OFERTA

COD.
13491

COD.
13491

BNP

Assentamento de praça

Conclui em 1879 o primeiro anno da Escola Polytechnica com 14 valores em Physica e 17 em Mathematica. Em 6 de Novembro do mesmo anno sentei praça na Escola Naval como aspirante de Marinha.

Sentaram praça no mesmo anno:

Francisco de Paula Cid Junior, Hugo de Lacerda Castello Branco, Antonio Alfredo da Silva Ribeiro, e Augusto Eduardo Neuparth e Arthur Henriques de Sá Annaya.

Não juramos bandeiras nem nos compromettemos a coisa alguma! Havia muita falta de officiaes e por isso nos admittiram apesar de estarmos fóra da lei. Eu era o unico que tinha menos de 18 annos, mas faltava-me exame de inglez, assim como ao Cid, exames que fizemos no anno de 1881. N'esta epocha o curso da Escola era de dois annos. O anno anterior ao nosso tinha cinco alumnos, dos quaes em poucos annos morreram tres. Na primeira epocha de exames só ficamos approvados Cid, Lacerda e eu.

Em junho teve logar o centenario de Camões e tomamos parte em algumas das festas.

Viagem com Vasco da Gama

Caso curioso: no cortejo que se realizou nas ruas de Lisboa só tomaram parte os tres aspirantes que sairam reprovados. Um dos numeros do programma foi o transporte para os Jeronymos das ossadas de Vasco da Gama e Camões. As ossadas de Vasco da Gama embarcaram n'um vapor do Arsenal no Barreiro e foram da Cova da Piedade até em frente do Arsenal transportadas pela corveta "Mindello" onde nós aspirantes fizemos guarda de honra. No Arsenal embarcaram uns ossos que ha duvidas sobre se seriam os de Camões, no Bergantim Real. Este bergantim e as galeotas eram das coisas bonitas que havia em Portugal e comparaveis aos Coches que agora estão no Museu em Belem

O Bergantim atracou à "Mindello" onde recebeu os ossos de Vasco da Gama e a guarda d'honra de aspirantes seguindo para Belem com a insignia do Grande Almirante das Indias. Assim comecei a minha carreira navegando com o marinheiro portuguez de mais fama. O bergantim era seguido pelas Galeotas e grande cortejo fluvial.

No dia 3 de julho de 1880 embarcamos na corve

VASCO DA GAMA INDO PARA OS JERONYMOS 1880

FRAGATA "D. FERNANDO" NA TRAFARIA 1881

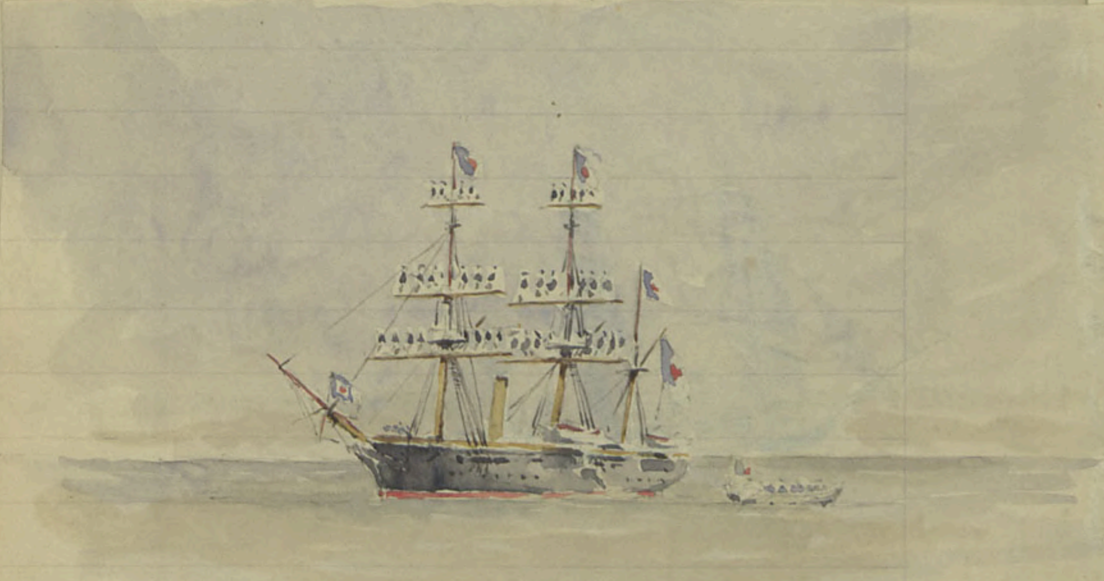
Primeira viagem

Mindello Cid Lacerda e eu. Era comandante o capitão de fragata Pedro Craveiro Lopes, um bom official, gordo com grandes barbas mas de pouca moral, immediato Francisco J. Ferreira do Amaral, então tido como disciplinador, intelligente e energico, mas que mais tarde na politica fez tão vergonhosa figura, Jozé Bernardo da Silva, Souza Vaz, Almeida d'Eça, e Brandão
No dia 4 de agosto passamos à Bartholomeu Dias por isso que a Mindello ià sair para exame de oito guardas marinhas e o alojamento só dava para 4. Era esquesito ficar em terra quando podiamos ir aprender e por isso Mir.ª Mãe pediu ao Comandante Geral d'Armada Visconde de Soares Franco e eu voltei para a Mindello. Soares Franco tinha servido com meu avo Visconde de Athoguia quando este era ministro da Marinha. Passei à Mindello em 6 de agosto e no dia seguinte saiu o navio para exame de guardas marinha e cruzeiro no Algarve. Saimos a vapor e às 5.h 15 fora da barra marcamos o Bugio e Espichel para determinar o ponto de partida. Rechegou o fogo e com vento norte seguimos a vela para o sul com traquete, gavias, joanetes vela grande e bujarrona. Velocidade 4 a 4,5 milhas

O meu primeiro quarto

Eu fazia quarto d'alva com o immediato e os guardas marinhas estavam divididos pelos outros quartos com os officiaes. Como não havia outro sitio dormia na camara dos officiaes debaixo da meza. As 3.45 da manhã foram-me chamar para fazer o meu primeiro quarto e pouco antes das 4 subi para cima da ponte. O immediato mandou dizer ao tenente que saia de quarto que me entregassem o quarto a mim emquanto elle não vinha.
Poucos minutos depois estava eu só em cima da ponte à vela e com receio que se desse qualquer coisa de anormal em que tivesse de intervir.
Chegou o immediato e pouco depois começou o serviço da manhã, formação dos quartos, arrumação das macas, distribuição do almoço, baldeação afinar o panno e limpezas. No meu dizer faria rompe o dia nasce o sol e todas estas circumstancias tornam o quarto d'alva para mim o mais interessante de todos. Uma chicara de café e um copo de cognac fazem parte do quarto d'alva. As 2h. da tarde do dia 8 dobramos o Cabo de S. Vicente o vento acalmou ferrou-se o panno e começamos a navegar a vapor.

"MINDELO" VIAGEM AO ALGARVE 1881



"MINDELO" ÁS ORDENS DE EL-REI D. LUIZ
CASCAES 1880

Na Costa do Algarve

Depois das 5 horas fundeamos na Bahia de Lagos em 8 braças de fundo
Ás 8h. da manhã de 10 de agosto suspendemos e seguimos para leste fundeando em frente de Olhão pelas 2 horas. No dia 12 ás 8 da manhã suspendemos e navegamos a varios rumos em exercicio de manobra largando se sobres e cutelos
Pelas 4 da tarde fundeamos em frente da barra de Tavira. Com o Comte. Comissario e Tenente Eça fomos no escaler a vapor a Tavira e lembro me de ter ali rasgado as calças. Á noite para voltar para bordo foi complicado porque a guarnição do escaler a vapor estava embriagada, assim como o Comandante e o Comissario que ia caindo dentro d'um poço, Depois de sair a barra entramos sem querer para dentro d'uma armação de pesca.
Ás 9h da manhã do dia 14 continuamos a navegar ao longo da Costa fundeando de tarde em frente da barra da Fuzeta, onde fui no escaler a vapor, levar correspondencia e comprar vinho para o rancho dos officiaes. Ás 6 da Tarde suspendemos e seguimos para leste fundeando perto da meia noite em frente da barra do Guadiana.

Em Cascaes ás ordens d'El-Rei

Encontramos o vapor "Lusitania" da Carreira do Algarve. No dia 16 de manhã veio para bordo o piloto mor da Barra do Guadiana que entramos pelas 9.^h fundeando em frente de Villa Real
Em Villa Real a canhoneira hespanhola "Salamandra" e o vapor "Faro" da fiscalisação n'esta epocha com pessoal da marinha mercante
De Villa Real regressaram por terra a Lisboa os guardas marinhas que tinham feito exame, e eu fiquei á larga no alojamento que era para 4.
De Villa Real fui passear a Ayamonte com os machinistas Pinho e Talento. Ayamonte, cabeça de partido e distrito de Huelva foi a primeira povoação extrangeira que visitei
No dia 21 de Agosto pela 1 hora da tarde saimos a barra do Guadiana e navegamos para Lisbôa onde amarramos em frente de ~~Arsenal~~ Belem pelas 5.30 da tarde de 22. A "Mindello" foi mandada para Cascaes ás ordem d'El Rei D. Luiz
Não havia então caminho de ferro e El-Rei vinha em geral a Belem á assignatura no navio
Em 4 de Setembro desembarquei da "Mindello" em Cascaes

Bartholomeu Dias
entrando a barra
Outubro 1881

1° V. pag. 9

Fragata D. Fernando e Corveta Bartholomeu Dias

Durante o 2º anno da Escola fui o chefe dos Aspirantes por ter sido o mais bem classificado. Concluido o curso embarcamos na fragata "D. Fernando" escola de artilheria no dia 7 de junho de 1881. Era comandante José Allemão Cisneiros de Faria um official muito considerado, e tive como immediatos Pinho e Ferreira d'Almeida, um official de que ninguem gostava e todos tinham medo pela força physica que tinha e influencia politica de que dispunha. Passamos 45 dias fundeados na Trafaria a atirar aos alvos que em terra se collocavam no Areal. Vinhamos a Lisboa em domingos alternados.
Um domingo estive n'um baile do "Sporting" em Cascaes e voltei a pé para Belem onde embarquei às 8 da manhã. Deitei me a bordo e tinha tanto somno que não ouvi os tiros! No dia em (14 Out) que regressou a fragata da Trafaria passei à "Bartholomeu Dias" que logo saiu para Cascaes. Era Comandante Pedro Craveiro Lopes com quem tinha estado na "Mindello" e que arranjou para eu ir com elle para Cascaes, como uma especie de convidado, pois comia com elle e não arranchava com os officiaes. A "Bartholomeu Dias"

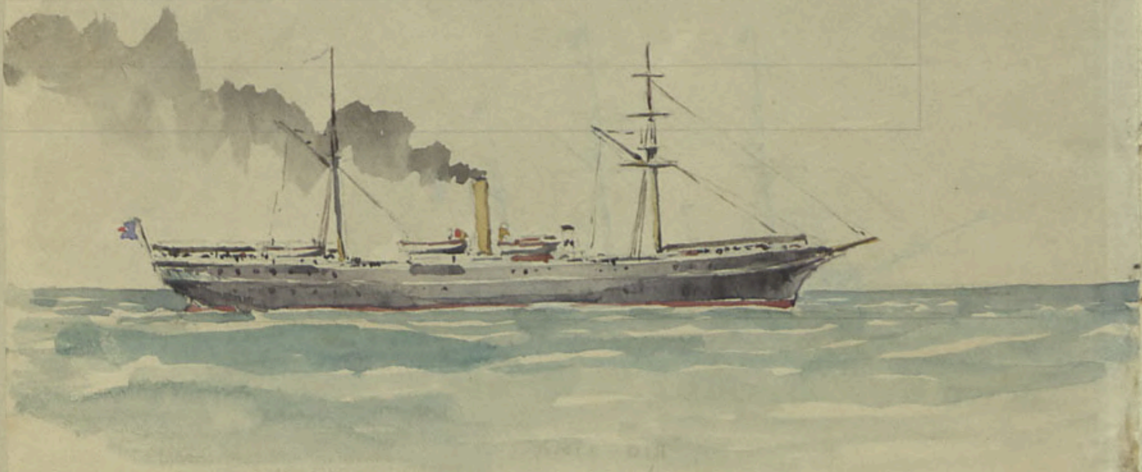
Chegada de Capello e Ivens

Foi mandada pelo Ministro Julio de Vilhena a Cascaes para festejar os annos da Rainha Maria Pia em 16 de Outubro. Deu-se uma matinee abordo salvou-se -etc. No dia 19 entramos a barra grande já com muito mar. Passei à Rio Lima que estava as ordens de El-Rei em Cascaes. Era Comandante Segismundo Costa, um pobre diabo que fez muitas estações em Cabo Verde onde se divertia a fazer gaiolas para passaros. No dia 11 de outubro fui promovido a Guarda Marinha. Durante a nossa estada na Trafaria chegaram a Lisboa os exploradores portuguezes Capello e Ivens abordo d'um vapor da Empreza Nacional. Fui ver a chegada do vapor para cima da borla do mastro grande da fragata onde às vezes me ia sentar agarrado ao para raios que me ficava entre as pernas. Só eu e o Hugo de Lacerda eramos capazes de ali subir graças à nossa gymnastica. No dia 29 de outubro regressou à "Rio Lima" a Lisboa por retirarem os reis de Cascaes. Pedi para ir para a Estação de Macau e passei para o transporte "Africa" que para ali ia partir no dia 10 de novembro. O "Africa" ia render a guarnição da

"RIO LIMA"

DE CASCAES A LISBOA COM EL-REI D. LUIZ

1881



TRANSPORTE "AFRICA"

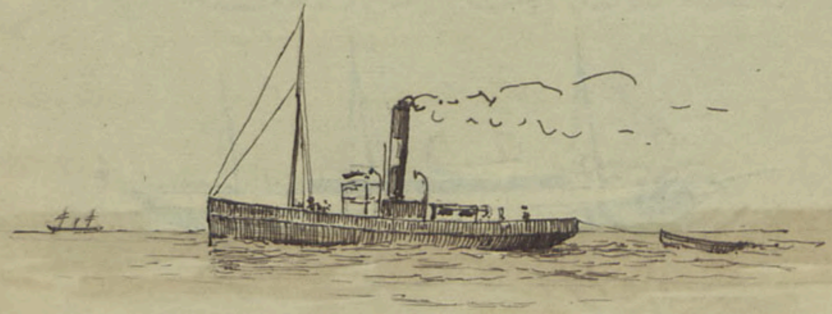
No transporte "Africa"

canhoneira "Tamega" e o batalhão do Ultramar que lá estava. Era comandante do Africa o capitão de fragata Antonio Duarte Pedroso, immediato 1º tenente Sebastião José Gonçalves e tenentes Rafael de Andrade, Azeredo de Vasconcellos e Hygino de Mendonça. Para comandar a "Tamega" seguia o capitão tenente Fernando da Costa Cabral, para immediato o 1º tenente Santa Barbara e os dois tenentes Alvaro Ferreira e D. Alexandre de Lencastre. Para ficar na estação guarda marinha só ia eu e Ricardo Xavier Correia Barreto, que morreu novo e que tinha um caracter bem differente do irmão que foi ministro da Republica. No "Africa" ia para fazer a viagem de ida e volta o guarda marinha Jayme Forjaz. Seguiram tambem para a "Tamega" os machinistas José Vaz e Antonio Augusto da Silva commissarios Lobato e Bernardini Raposo e medico Proença casado com uma senhora de Macau. Alem dos militares seguiram tambem alguns passageiros civis. O meu alojamento era na coberta a ré, tinha logar para os ~~quatro~~ tres guardas marinhas e para o commissario Bernardini Raposo. Iam uma meia duzia de senhoras.

mulheres de officiaes e empregados do Estado, entre ellas a mulher d'um alferes muito feia a quem abordo chamavam á "nau Cabrea". No dia 4 de dezembro de 1881 fomos regular as agulhas á Cova da Piedade e fundeamos em frente do Quartel de Marinheiros para embarcar os passageiros. No dia 5 de manhã embarcaram os passageiros, attestamos a aguada e mettemos 3 bois. As 2h da tarde começamos a navegar em direcção á barra em viagem para Port Said. O navio andava entre 11 e 11½ milhas em boas condições. Até Gibraltar tivemos bom tempo mas no Mediterraneo ventos N e NW frescos que nos faziam dar muito balanço. No dia 9 partiu-se com o balanço muita loiça. Na parte oriental do Mediterraneo tivemos bom tempo. Andamos uma noite devagar á espera de avistar o farol de Port Said, devido a um engano. Quando passamos o ponto d'uma carta para outra enganamo-nos em 4 graos de longitude. Ás 11.10m do dia 14 avistou-se o farol de Port Said ao meio dia mettemos pratico e em seguida amarramos no porto á 1.30h m

Lisboa a Port Said

6 dez	L = 36°13'	G: 6°43' W
7 "	36.32	1.18
8 "	37.11	4.5 E
9 "	37.37	8.55
10 "	36.14	14.10
11 "	35.22	18.25
12 .	34.7	23.2
13 "	32.43	27.48
14	31.41	31.51
15	Port Said	



"VIGILANT" VAPOR DOS PILOTOS PORT SAID

À VISTA DO FAROL DE PORT SAID BARCO EGYPSIO

YACHT INGLEZ "METEOR"

PORT SAID

FAROL DE PORT SAID 1881

Port Said

Port Said para quem como eu saia pela primeira vez da Europa tenha muito interesse pelo caracter internacional dos seus habitantes que fallavam todas as linguas e usavam todos os trajos do occidente e Oriente, e por ser a entrada do Canal de Suez então uma das mais gigantescas obras do mundo.
Os muitos cafes e cafes concertos com orchestras compostas de mulheres viennenses eram o rendez vous nocturno d'uma população fluctuante cosmopolita
Pouco depois de chegar mettemos rapidamente 250 toneladas de carvão. È um dos portos onde se mette carvão com maior rapidez. Vem sobre jangadas è medido com uma fita metrica e embarcado por centenas de arabes que vão cantando uma coisa muito monotona. Por ter ido ao fundo uma draga e estar o canal interrompido tivemos maior demora em Port Said, o que estimei porque achava aquillo curioso e divertido. Muitos vendilhões vinham a bordo, trocar dinheiro, vender coisas europeas que ali são baratas por não haver direitos, curiosidades do Oriente, photografias, fazer habilidades etc. A linguagem que fallam mistura de todas as linguas europeas e arabe è interessante. N'esta epocha

Canal de Suez

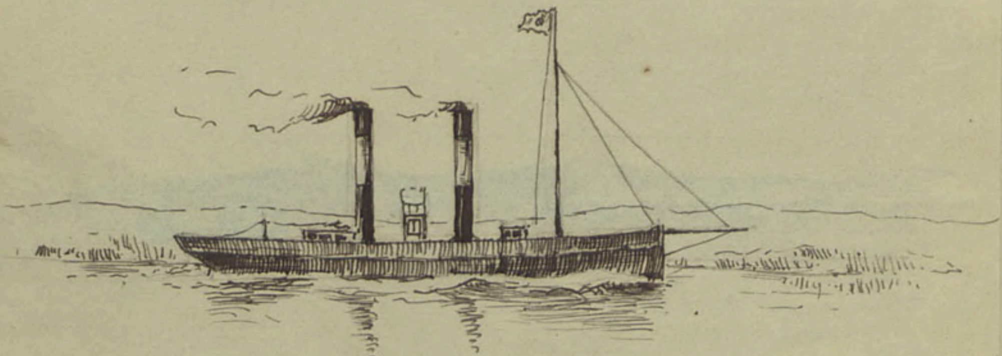
ainda se não navegava de noite no Canal. Ao por do sol os navios amarravam para a margem perto das differentes "gares". As 11 horas da manhã do dia 16 entramos no canal e pouco depois tivemos de amarrar por ter encalhado o vapor que ia na frente. No dia 18 passamos os Lagos amargos onde os navios durante parte de uma hora podem andar a toda a força. Contavamos com as 12' do "Africa" passar adiante de muitos dos vapores que iam na nossa frente, mas a agua muito salgada fez fermentar as caldeiras e poucos vapores passamos. Na manhã de 19 saimos do Canal e seguimos pelo golfo de Suez com vento fresco a favor. Passamos muitos dos navios que iam adiante de nós. N'esta epocha poucos vapores excediam 11 milhas

De Suez a Aden

20 dez:	L 25°.56'	G: 35°.9'
21 ... =	22.27	37.24
22 -	18.50	39.36
23 :	15.21	41.56
24 .	12.29	43.46
25 :	12.44	44.59

Sentiamos bastante calor devido em parte à transição do inverno do Mediterraneo para o mar mais quente do mundo. N'esta epocha a agua abordo era fornecida com a maior economia. Nós tinhamos uns tres litros por dia para beber e nos lavarmos. As vezes de noite iamos buscar

CORVETA "RAINHA DE PORTUGAL" ENCONTRADA NO MAR VERMELHO EM 19 DE DEZEMBRO 1881



EDMOND
REBOCADOR DA COMPANHIA DO CANAL

DIA DE NATAL EM ADEN 1881

SLOOP INGLEZ "DRAGON" COM MISTLETOE NOS LAES

ENTRANDO NO MAR VERMELHO

No Mar Vermelho

agua aos jarros que estavam sobre as mezas do salão de jantar. Alguns oficiaes como Rafael d'Andrade que era rancheiro, mandavam buscar barris d'água para a despensa e era para - banhos. O Bernardim Raposo que tinha grandes barbas e cabello comprido, comprou em Port Said um sabão especial que elle dizia ou lhe disseram servia para usar com agua salgada. Lavou as barbas e o cabello com o tal sabão ficou com os cabellos empastados e todos os dias tirava da nossa agua para se lavar. Ao quinto dia de viagem de Suez começou a soprar vento Sul fresco pela proa como é costume e o "Africa" por ter linhas d'agua demasiado finas a proa foi perdendo a sua marcha que passou por vezes a 7' por hora. Foram nos passando adiante os vapores que tinhamos passado inclusivamente um que quasi em lastro navegava com parte do helice fóra d'agua. Na manhã do dia 24 passamos o estreito de Bab-el-Mandeb, as 4 da tarde reconhecemos o Morro de Aden, onde as 8.30 da noite fundeamos perto do Pontão Farol. Navegamos no Mar vermelho com um pratico Arabe que n'essa epocha que havia poucos faroes era util para

Aden

reconhecer a terra ou no caso de arribar a qualquer porto. Mettemos agua e carvão. Estava no porto a canhoneira ingleza "Dracon" com quem trocamos comprimentos. Tinha ramos nos laes das vergas e tope dos mastros para festejar o dia de Natal. Fui eu abordo fazer os comprimentos. Estivemos em terra na varanda do hotel e fomos ver as cisternas passeio obrigado de quem desembarca n'esta arida parte da Arabia. Camellos, vendedores de penas de avestruz, e pequenos somalis que mergulham para apanhar moedas de prata gritando "à la mer" à là mer", apesar dos tubarões, è o que se vê em Aden. Pelas 6 da tarde saimos do porto em direcção a Ponta de Galle n'essa epocha o porto carvoeiro da ilha de Ceylão. No Oceano Indico

Aden a Ponta de Galles

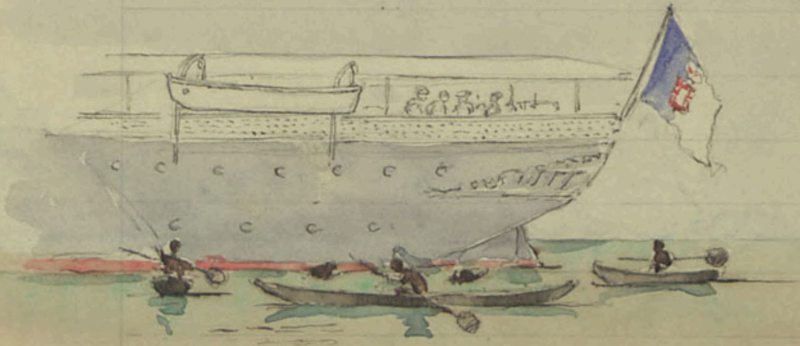
26 —	L 12°.32'	G: 47°.42'
27 —	12. 2	51. 38
28 —	11. 9	55. 53
29 —	10. 3	59. 40
30 —	9 11	63. 28
31 —	8. 15	67. 35
1 —	7. 33	71. 41
2 —	6. 58	75. 46
3 —	6. 22	79. 51
4 —	6. 8	80.

tivemos como era de esperar bom tempo e ventos fracos do nordeste proprios da monsão. Pelas 9 horas da manhã do dia 3 de janeiro avistamos terra de Ceylão e às 3.30^m da tarde estavamos amarrados em

ADEN VISTA DE FORA DO PORTO

PANGAIO ARABE

ADEN



À LA MER! Á LA MER!

RAPAZES SOMALIS MERGULHANDO PARA APANHAR PEQUENAS MOEDAS DE PRATA QUE OS PASSAGEIROS LANÇAM AO MAR EM ADEN

PONTA DE GALES CEILÃO CHEGADA DO PILOTO

Ponta de Galles

Ponta de Galles com dois ferros pela proa e um grosso virador pela popa. Ponta de Galles é um porto muito desabrigado e por isso era necessario amarrar bem os navios. A ilha de Ceylão é uma coisa linda e a sua exhuberrante vegetação faz um grande contraste com a aridez da Arabia d'onde vinhamos. Os habitantes com uma especie de saia grande penteados e pente na cabeça as mulheres com feições finas, os barcos construidos sobre um tronco d'arvore e com um fluctuador para um dos lados, os carros puxados por pequenos bois que andam a trote, tudo isto impressiona os estrangeiros. O cheiro a azeite de palma e outros oleos é tambem caracteristico. Os vendilhões appa-recem logo a bordo a vender perolas rubis e outras pedras preciosas, objectos de marfim e tartaruga, con-chas, paus de canella etc. O Bernardini Raposo foi jantar para o hotel com o commissario do Africa e tantas coisas esquisitas e fructas comeu que durante a noite teve uma colica, julgou que morria e não nos deixou dormir nem a nós guardas marinhas nem ao medico Antonio de Lon-castre. No dia 4 de manhã estava muito

Ponta de Galles a Singapura

mal um soldado a quem uma mosca mordera no nariz. O comandante que tinha a mania de fazer viagens rapidas tinha medo que a morte do soldado o fizesse demorar 24 horas no porto para fazer o enterro e tratou de sair o mais depressa possivel. Tinhamos já o carvão e agua abordo e só faltavam os comissarios que tinham ido pagar as contas. O comandante mandou arriar a sua canoa e disse me para ir buscar os comissarios a terra o que fiz. Encontrei-os a passear de carruagem e fil-os voltar depressa para bordo. As 6 e meia da tarde largamos para Singapura. O soldado morreu e foi deitado ao mar com o cerimonial do costume. Tivemos o bom tempo

Ponta de Galles a Singapura

5 —	L = 5°.27′	G = 82.24
6 —	5.26	86.12
7 —	5.55	89.47
8 —	6.16	93.51
9 —	5.21	97.25
10 —	3.12	100.49
11 —	Singapura	

proprio da monsão Nordeste. Na tarde do dia 8 de Janeiro avistamos a ilha de Pulo Brasse e depois Pulo Rondo e Pulo Way, ilhas do estreito de Malaca cobertas de vegetação até ao mar d'onde saem parecendo um ramo. E diziam-me em Portugal que as arvores do Aterro

CORVETA INGLEZA "BACCHANTE" CONDUZINDO
O DUQUE DE YORK MAIS TARDE REI GEORGE VI E O DUQUE
DE CLARANCE QUE FALLECEU ERAM ASPIRANTES

PULO PISSANG A 3 MILHAS
ESTREITO DE MALACA

CARRUAGEM DE SINGAPURA

FAROL DA PEDRA BRANCA

Os principes de Galles — Illuminações

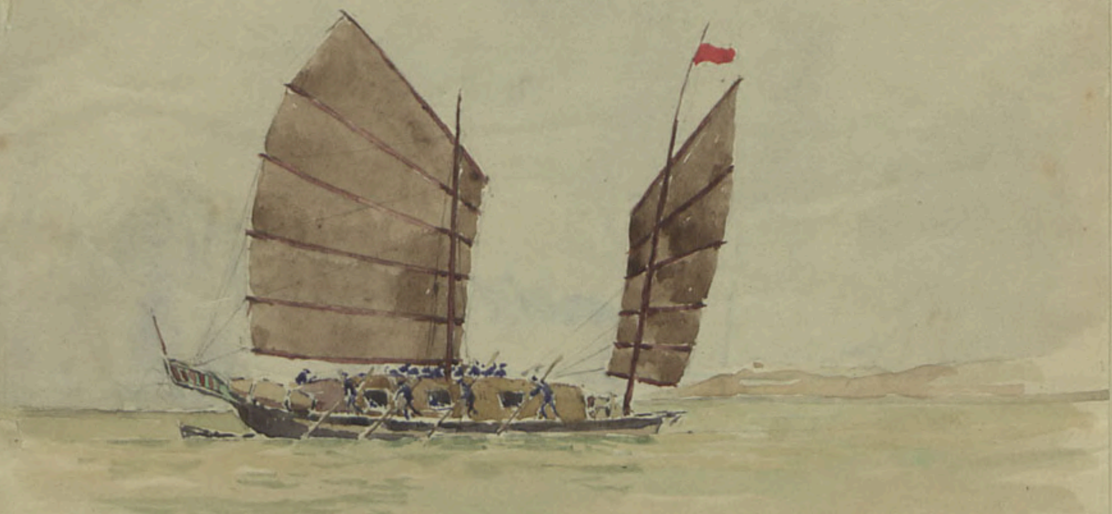
não cresciam por causa da proximidade do mar.
Na tarde do dia 10 passamos o farol de Ibraça
um dos baixos perigosos do Estreito, e as 2.h 30
da tarde do dia seguinte fundeamos no porto
de Singapura: às 4 horas tornamos a suspender
e seguimos para o porto interior onde atracamos
ào ponte Borneo Wharf para metter carvão.
As 7 horas atracou pela nossa ~~popa~~ a corveta
ingleza "Baechante" nas quaes os dois filhos
do Principe de Galles, Albert e George aspirantes
de marinha andavam em viagem de instrucção.
Devido à visita dos principes inglezes a cidade estava
em festa. À noite as ruas tinham um aspecto phan-
tastico. Milhares de coolis, meios nús, umas musicas
chinas horriveis para os ouvidos europeus, illuminações
muito curiosas com balões, alguns fingindo peixes
aves, navios, etc. como até então nunca tinha visto
carruagens, especie de pequenos landós só com um
cavallo, lojas, chinas, vendedores ambulantes, etc.
Pela primeira vez vi os principes de Galles o mais
novo dos quaes devia tornar a ver em Sandringham
Windsor e Londres. Sem querer comprei uns 300
ananazes que um barco trazia por duas

Singapura a Macau

patacas pois nunca imaginei que se podessem vender tão barratos, nem comer tanto ananás sem fazer mal! Pelas 6 da manhã do dia 13 largamos da ponte do Carvão e começamos a navegar em direcção a Macau. No mar da China era provavel encontrar monção forte pela proa e por isso arriamos a verga de gavea ao convés e acachapamos o mastareo. O vento foi augmentando assim como o mar de modo que no dia 16 chegamos a andar apenas 5 milhas por hora. O "Africa" mettia a proa na vaga, o helice saia fora de agua e por vezes entrou agua pelas portas da camara a ré fazendo avaria. Os officiaes passaram a fazer quarto no tombadilho. Ainda pensou o Comandante em arribar a Manila o que afinal não foi necessario por ter melhorado o tempo. Na manhã de 21 navegavamos à vista de terra entre ilhas e eu fui mandado para a ponte superior por causa do grande numero de redes de pesca de que nos tinhamos de desviar. Ali apanhei muito frio devido

Singapura a Macau

13 —	L = 1.26	G = 104.33
14 —	4.23	105.53
15 —	7.15	107. 3
16 —	9.14	108.48
17 —	10.27	110.21
18 —	12.39	111.23
19 —	16.11	110.47
20 —	19.45	112. 8



FAITIÃO EMBARCAÇÃO CHINA PARA PASSAGEIROS

CANHONEIRA CHINA "LE-CHEE" DAS ALFANDEGAS

Rada de Macau

ao forte vento NE e a ter vindo das proximidades do equador. Pouco depois das 9 fundeamos na rada de Macau em 5 braças de fundo. Fiz a viagem toda a tres quartos com os dois outros guardas marinhas, mas nos ultimos dias só eu fazia quarto por estarem os outros dois doentes.
Do fundeadouro à terra umas 3 ou 4 milhas, de modo que fraca idea se podia fazer de Macau. A agua muito barrenta, muitas lorchas de pesca com as velas de esteira e a popa muito mais alta do que a proa, davam a impressão que andavam para ré; varias ilhas em todas as direcções mas cobertas de pouca vegetação; e duas vezes ao dia passavam o vapor de Hong Kong "White Cloud" e o de Cantão "Kaiping", vapores com grande altura, de rodas e com balanceiro como só em desenho tinha visto os dos Estados Unidos.
No dia 22 de janeiro de 1882 passou à "Tamega" a nova guarnição. Em duas lorchas saiu de bordo a marinhagem indo eu n'uma e o Barreto na outra. Seguimos a reboque para o porto interior e atracamos à "Tamega" que estava na sua amarração em frente do Pagode da Barra. A canhoneira estava muito bonita e bem pintada como era uso estarem os

Passagem à canhoneira "Tamega"

navios de guerra na Estação da China. Para isto con-
corriam os bons oleos chinas que se misturavam com as
tintas inglezas. o facto do serviço de bordo se fazer quasi
todo com Kankas, economisando as embarcações do navio
o pouco serviço que os navios tinham e os fatos da mari
nhagem serem feitos por medida e de boas fazendas.
Fomos render os seguintes officiaes Commandante Rio
de Carvalho, immediato Lopes d'Andrade, tenentes Ferreira
de Almeida e Amaro d'Azevedo Gomes, comissario Saturnino
e machinista Silva. Os navios da Estação naval recebiam
então do Governo da Provincia 15 contos por mez e parece
que havia mezes que esse dinheiro desapparecera devido
ao comissario e officiaes jogarem a batota "fantan". Para
justificar o desapparecimento do dinheiro inventaram que
o comissario tinha sido roubado quando ia depositar
o dinheiro no banco em Hongkong. O facto é que quando
entramos a bordo o comissario Saturnino estava preso
no camarote para ser julgado em Conselho de Guerra
Ficava no navio para concluir a estação o guarda
marinha Miguel E. Teixeira de Barros. Não tendo logar no
alojamento que era para dois fiquei alojado na casa
de banho ao fundo da Escada de ré.
Felizmente como no porto interior de Macau a agua

Governador de Macau

è sempre mais ou menos barrenta e a maioria dos officiaes viviam em terra, havia poucos concorrentes à casa de banho. A situação ao fundo da escada è que tornava este alojamento frio nos dias de nordeste em que o vento vem como que encanado pelo porto abaixo.
A principio os chinas todos com a cara rapada, rabicho e cabaias quasi eguaes, pareciam-me difficeis de differençar. Os creados e cosinheiros de bordo eram todos chinas e depressa se reconhecia a superioridade sobre os "taifeiros" ou creados de bordo europeus. O meu primeiro serviço foi conduzir o Commissario Saturnino ao tribunal. A pedido d'elle fomos em "cadeiras" às costas de chinas. Estas cadeiras tem de cada lado uma longa vara de madeira flexivel "pinga" e um china na frente e outro de traz apoiam estas varas sobre os hombros, andando com bastante rapidez. Atravez do "bazar" com ruas cheias de povo nada seria mais facil do que o preso fugir se quizesse.
Visitei o Governador Joaquim José da Graça, coronel de infanteria, casado com D. Maria do Carmo da Graça irmã do Conde de Valbom, para a qual levava uma carta de recomendação da cunhada.
Varias vezes fui jantar e passar a noite ao Palacio

Gente de Macau

Tambem visitei e fui convidado a jantar pelo Dr. Lucio chefe do serviço de saude para quem levava uma carta do Dr. Antonio Barbosa. Estavam por esta epocha em Macau, como capitão do porto e commandante da policia do Porto dois segundos tenentes muito sympathicos Demetrio Cinatti e Antonio Talone, casados com duas senhoras de Macau, irmãs, D. Herminia e D. Bellarmina Homem de Carvalho. Tinham casado quando guardas marinhas. Vivião com a sogra e mais tres cunhadas solteiras, duas das quaes tambem mais tarde casaram com officiaes de Marinha, Almeida d'Avila e Alcobia. Esta gente era muito amavel e obsequiadora e alli iam muitas vezes jantar ou passar a noite os officiaes da Estação Naval. O chefe da Repartição de Fazenda João Carlos Paes d'Assumpção tinha sido official de fazenda da armada com a graduação de capitão tenente e agora tinha a graduação de Coronel. Era viuvo d'uma senhora macaista, vivia com os filhos e ás sextas feiras convidava-nos para jantar. Era parente do Visconde de S. Januario e Visconde de Paço de Arcos que foram governadores de Macau.

Com Alexandre de Lencastre, Barros e Bernardino Raposo alugamos uma casa no Largo do Lilau

"ONZE MESAS" · PROXIMO DE MACAU   8 AGOSTO 1882

NAS ONZE MEZAS

Aspecto da Cidade

uma casa perto de bordo, grande e barata por isso que tendo se là suicidado um Coronel Mesquita estava para muita gente enguiçada.
O julgamento do Commissario Saturnino deu logar a varias peripecias pouco edificantes por isso que afinal os membros do Conselho Administrativo da Tamega tinham sido d'um desleixo inconcebivel. O commissario foi condemnado a degredo para a Africa, que não cumpriu. Trinta annos mais tarde fui encontral-o thesoureiro da Companhia dos Electricos!
Acabado o julgamento partiu o Africa para Lisboa com o pessoal de terra e mar que tinha sido rendido.
A cidade de Macau causa boa impressão a quem chega. As estradas limpas e bem tratadas ao longo das encostas teem bonitos pontos de vista, a Praia Grande à beira mar com bons edificios publicos e particulares a animação do bairro china e as lojas com louças, sedas bordadas de Cantão etc tudo isto è interessante. O movimento do porto tambem è grande entrando e sahindo grande numero de lorchas, acaus, tankàs, etc. a maioria dos quaes ao passar entre a canhoneira e o Pagode da Barra, tocavam tantans e queimavam

Os tankàs

pivetes em honra dos varios deuses. Com grande regosijo dos imediatos as embarcações dos navios poucas vezes serviam. O serviço era feito por Tankàs tripulados cada um por duas mulheres, uma a rè remando à genga com um remo muito comprido assente n'um prego e tendo o punho seguro ao fundo do barco por uma corda. Està mulher rema de pè sobre uma bancada baixa e flexivel. A outra mulher sentada na proa do barco rema ao modo ordinario. Estes Tankas alugavamos nos ao mez por uns 10 tostões.

TANKA

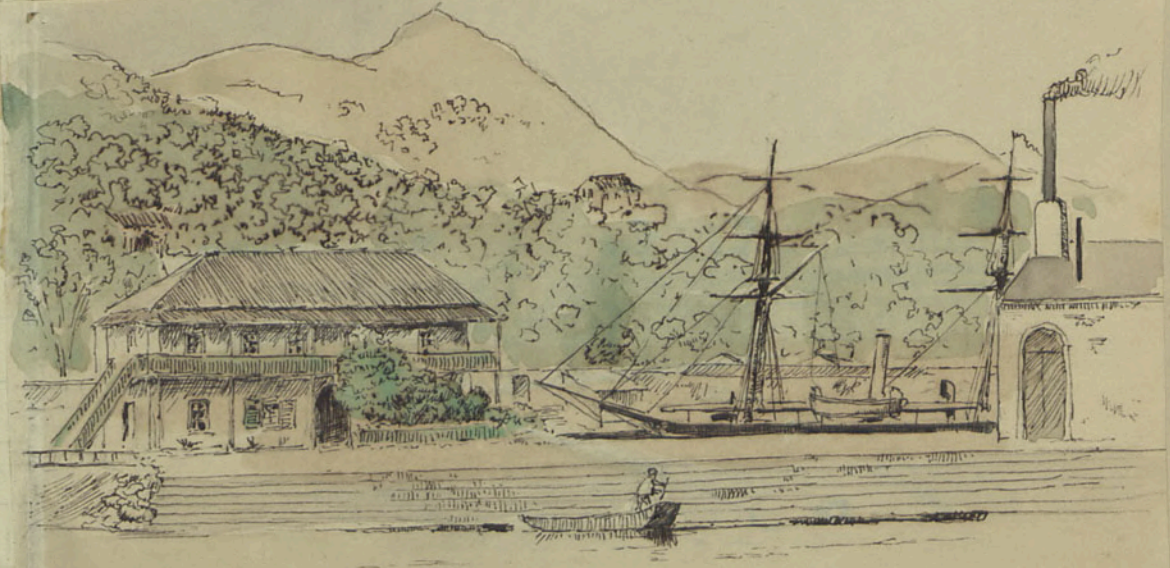
Cada Tanka servia 4 ou 5 oficiaes e estava sempre ás ordens de noite ou de dia. As Tankareiras vivem sempre nos barcos, com os filhos pequenos ou às costas como è uso na China ou amarrados por um pè para não caírem ao mar. Os toldos de esteira abrigam bem do sol e da chuva. Alguns tem uma pequena vela que usam para grandes distancias. Fundeam espetando um bambu no lodo. Tendo quasi todos casa em terra sò dormiamos abordo nos dias

Sociedade Macaista

de serviço que como estavamos a tres divisões era um em cada tres. Alem de algumas soirées particulares houve bailes no Club D. Pedro V e no Gremio Militar. Ali vemos a sociedade de Macau ou antes a parte dos Macaistas que se dão com os europeus e as familias d'estes ultimos quasi todos ou officiaes da guarnição ou Empregados publicos. N'esta epocha estava como Consul de Espanha em Macau D. Henrique Gaspar homem muito sympathico e escriptor distincto. A mulher chamava se Enriqueta, o filho Enriqueto e a filha que era bonita Enriqueita
Esta Lydia Loureiro de origem americana e Amalia Pacheco de origem indiana eram n'esta epocha as tres raparigas mais bonitas de Macau.
O Governador de Macau foi ao Japão na qualidade de Ministro plenipotenciario, logar que era então inherente ao de Governador.
Quiz que a canhoneira "Tamega" fosse então ali visitar os portos, mas o Commandante Costa Cabral, arranjou para não ir do que tive pena. Levou o ministro de presente ao imperador do Japão, uma gaiola com um passaro que cantava quando se lhe dava corda e

Macau a Hong Kong

um relogio com um mostrador de vidro tendo o machinismo dentro dos ponteiros, presentes que seriam bons para um regulo africano mas que eram rediculos para o Imperador d'uma paiz como já era o Japão.
Saimos de Macau pela primeira vez no dia 17 de abril de 1882 para visitar Cantão e Hong Kong e fazer uma viagem de instrucção. Logo em frente da Praia Grande partiu-se a bomba de alimentação e pouco depois uma outra que se ligava à machina ficando só com o burro. É o inconveniente das machinas estarem muito tempo paradas só se cuidando da pinturas e limpeza de amarellos. Em vista d'estas avarias seguimos directamente para Hong Kong. Tinhamos chegado ao norte da ilha de Lintin. Entramos pela primeira vez em Hong Kong e logo ficamos encantados com este bello porto e o seu grande movimento.
Visitei o nosso Consul José Loureiro, que conhecia meu Pae. Foi muito amavel e estive por vezes hospedado em casa d'elle. Era casado com uma senhora ingleza ou americana muito



CANHONEIRA "TAMEGA" NA DOCA EM ABERDEEN (HONG-KONG)
25 de Abril 1882

BANHO NA DOCA DE ABERDEEN

Na doca de Aberdeen

bonita que o irmão mandava educar em Inglaterra juntamente com outra irmã. Tinham as duas raparigas apparecido em Macau n'uma companhia de theatro ou de circo. Pedro Loureiro mandou-as educar com tenção de casar com Mary. Depois de voltarem de Inglaterra Mary não quiz casar com Pedro e este casou então com Jessie. Mary casou com o cunhado Jozé que era Consul em Hong Kong a primeira vez que alí fui. Teve creio oito filhos. O mais velho Jozé tem um bom logar nas Alfandegas Chinas e a irmã mais velha Nelly era uma linda rapariga d'uns 18 annos em 1882.

A canhoneira "Tamega" foi para a doca de Aberdeen no sul da ilha situadas n'um sitio muito pittoresco. Entramos no dique, concertaram se as bombas e fizeram-se pequenas reparações. Tive ocasião de observar a habilidade dos operarios chinas que trabalharam muito bem por um salario miseravel, que só era possivel n'um paiz em que a alimentação custava $1\frac{1}{2}$ patacas (1.000 reis) por mes. A pintura do navio feita pelos chinas ficava optima

Hong Kong

As tintas eram inglezas, mas misturadas com um oleo especial "oleo de pau", um oleo especial então pouco conhecido na Europa que dava as tintas um corpo e brilho especial. A tinta era collocada na madeira com desperdicio de seda e esbatida depois com um pinceis chatos.

Na rua principal de Hon Kong, Queen's Road contei muito boas lojas europeas e japonezas onde se vendiam lindos charões, louças, bronzes sedas, bordados etc. Os passeios na encosta sobretudo Kennedy Road eram lindos com uma esplendida vista sobre o porto. N'esta epocha ainda não havia elevador para o Peak. Vi pela primeira vez os carros puxados por homens como se usam no Japão "Rikshás". Fiz com o nosso Consul algumas visitas e travei conhecimento com o Comendador Agostinho G. Romano, macaista rico que tinha uma bonita casa chamada Duart Tinha em casa duas sobrinhas e um sobrinho interessantes e bem educados. Uma d'ellas casou mais tarde com o filho de José Loureiro, José.

No dia 28 de Abril saimos de ~~Macau~~ Hong Kong para Macau. A distancia pelo sul de Lantao são

Os bailes em Hong Kong

40 milhas. Estivemos fundeados em Macau até ao dia 23 de ~~Abril~~ Maio em que voltamos a Hongkong para tomar logar nas festas do anniversario da Rainha Victoria no dia 24. Era costume nesse dià ir a canhoneira à Hongkong embandeirar e cumprimentar as auctoridades inglezas. À noite havia baile no City Hall onde se dançavam alem das danças que eu conhecia de Portugal "Kitchen lancers" "Scottish Reel" e outras danças inglezas que para mim tinham novidade, assim como os uniforme dos officiaes de terra e mar. Nesta epocha as esquadras europeas eram importantes. Inglaterra tinha cerca 27 navios e França 12 No dia 25 voltamos para Macau onde estivemos amarrados ate ao dia 4 de agosto em que fomos a Hongkong buscar o Governador de volta da sua viagem ao Japão. O governador adoecera no Japão, as más linguas diziam de doença suspeita. A mulher que ficava em Macau fizera a promessa de se construir uma igreja se o marido melhorasse. Assim se construiu na ilha da Taipa onde não havia catholicos uma

Attentado contra o Immediato

igreja que custou umas doze mil patacas a qual foi dado o nome de Maria do Carmo, nome da governadora. No dia 6 de agosto voltámos para Macau conduzindo abordo o Governador Graça.
Uma noite quando com o Imm.to Santa Barbara recolhia abordo, um marinheiro embriagado que o Immediato castigara, depois d'uma pequena discussão ferio o Imm.to com uma navalha.
Grande alvoroço a bordo, o marinheiro foi preso a ferros, o immediato foi viver para terra algum tempo e o serviço passou a ser mais rigoroso Alexandre, Barros e eu a tres devisões fazendo serviço das 8 da manhã à meia noite e Barreto fazia os quartos d'alva. No fim de algum tempo Santa Barbara voltou para Lisboa por opinião da junta de saude e Alvaro Ferreira ficou immediato effectivo. Bernardino Raposo ajudante do Commissario e eu alugamos uma pequena casa na Praia Grande que se mobilou com moveis de palha e outros comprados nos tins tins, especie de feira da Ladra de Lisboa. Tinhamos como criada uma velha e feia

Melhorei de alojamento

macaista chamada Rosa e o Bernardino tinha os dois "culis" (carregadores chinas) da sua cadeira. Tinhamos já em Macau muitos amigos entre elles A. Marques d'Oliveira procurador dos negocios sinicos. J. Gomes da Silva medico e mais tarde chefe do serviço de saude. A. Tovar de Lemos, chefe de saude de Moçambique. Antonio Heitor conductor de obras Publicas, Antonio Ribeiro da Fonseca commandante do batalhão Ferreira da Silva commandante da policia. J. A Ribeiro Cabral thesoureiro, etc. Alguns d'estes viviam juntos formando uma especie das "Republicas" de Coimbra, onde às vezes iamos jantar. Com a saida do imediato Santa Barbara ficou vago o melhor camarote do navio. Collocou-se nella mais um beliche e ficou pertencendo a mim e ao Bernardino. Foi para mim um grande "improvement" sobre a casa de banho, sobretudo em Macau onde o Bernardino ficava sempre em terra e o camarote era só para mim. Comprei em Hong Kong um velocipede com uma roda muito grande e outra muito pequena

O meu velocipede

como eram os d'aquelle tempo no qual eu passeava frequentemente pelas boas estradas de Macau. Era este o quarto velocipede que possuia. Tinha em pequeno tido alem d'um cavallo de rodas, dois velocipedes de tres rodas e mais tarde um de duas rodas de madeira eguaes, como os d'aquella epocha (1876) que tinha comprado de sociedade com dois empregados do escriptorio do Caes do Sodre, Mello e Girão, por tres libras.

A "Tamega" estava lindamente tratada e com um aceio comparavel ao de qualquer bom yacht inglez. Estavamos na epocha que os inglezes denominavam "polish and paint" e os navios ainda não eram considerados como hoje, apenas machinas de guerra.

Havia abordo um pratico do rio de Cantão um china já velho, esperto, e que ha annos servia a "Divisão Naval do Mar da China". Chama-se "Mau chim" tinha conduzido as esquadras alliadas ingleza e franceza a Cantão e por isso tinha a cabeça a preço n'aquella cidade. Quando o navio lá fundeava

nunca ia a terra. Fallava mal portuguez que misturava com o pidgeon english de Hong Kong. Bebia bem fumava charutos e nunca o consegui embebedar completamente por mais bebidas que lhe desse. Antes de estar ao serviço dos portuguezes servira a marinha ingleza. Quando lhe perguntaram de quem gostava mais, se dos portuguezes se dos inglezes dizia: Suppose the english give me plenty patacas, I like the english. The portuguese give me more patacas a like more the portuguese! Ao menos era franco. Fora a Sião com o comte. Amaral na Tejo de quem gostava e dizia ser my best friend. As suas impressões de Bankok eram que havia muito calor, muitos mosquitos e que a lavagem da roupa era muito cara.

Em 18 de outubro de 1882 saimos de Macau para um cruzeiro e exercicios. Subimos o rio de Cantão e fundeamos na bahia de Cum-sing-mun para ali fazer exercicio de artilheria. Collocamos um alvo em terra e por meio dos creados que serviam de interpretes fizemos saber aos habitantes

Exercicio de Artilharia
Abuso da força

que se deviam affastar por causa dos tiros das peças! Estavamos em territorio China e assim tratavamos os indigenas. E ainda ha quem se admire que as nações poderosas abusem da força! Os apparelhos de elevação das peças Armstrong de 12c que tinhamos abordo eram maus, por ocasião do tiro frequente era desmancharse a pontaria e a peça atirar com grande elevação. Era isto um perigo para os habitantes que estavam longe.
No dia seguinte desembarcou a guarnição em Kee-ow para fazer exercicio ao alvo com carabina e revolver. No dia 21 saimos da bahia de Cum-sing-mun e fomos fundear perto da ilha de Lintin a 600 metros de terra em 4 braças de fundo. Continuamos no dia 22 a subir o rio de Cantão que à medida que estreita se torna mais interessante. O movimento de embarcações é enorme vendo-se barcos de vela e de remos de todos os feitios e dimensões. Fez-me impressão o grande numero de barcos que remavam à ginga as vezes com varios remos uns à popa outros às amuradas e

BAHIA DE CUM-SING-MUN EXERCICIO DE TIRO 20-OUT^o. 1882

NO RIO DE CANTÃO

ILHA DO TIGRE (TAI-FU) NO RIO DE CANTÃO

FORTE MACAO NO RIO DE CANTÃO

Em Cantão

tendo a cada remo varias pessoas. As velas dos barcos maiores eram quasi todas de ~~lona~~ esteira e as dos mais pequenos de lona. Os "acaus" com dois mastros com velas de lona e formas delgadas são elegantes e velozes. Teem como as lorchas muito pontal á proa e pouco a ré e viram de bordo com grande facilidade o que é uma grande coisa nos rios estreitos onde os bordos tem de ser muito curtos
Fundeamos em Cantão em frente da concessão europea Shameen pela 1.h 30m da tarde
A parte europea forma uma especie de ilha separada do resto da cidade por um canal atravessado por pontes. Cantão era e creio que é ainda a maior cidade china em população e a mais rica em industrias. As ruas são muito estreitas a ponto de ser difficil passarem duas cadeiras uma pela outra. Visitamos algumas fabricas de seda com teares movidos a mão tudo mal installado e sujo e é admiravel como do meio de tanta porcaria saem sedas tão lindas. Vimos outras fabricas, templos, lojas, etc mas no fim

de pouco tempo è tal a multidão a transpirar o barulho e o mau cheiro que se està junto da cidade. A agua do rio è completamente doce mas pouco limpa. Para beber vinham para bordo todos os dias umas 300 garrafas com agua. Cantão estava ligada com Hongkong e Macau por vapores fluviaes sendo os da carreira de Hongkong grandes e bonitos barcos. São do genero dos vapores americanos com varios parcimentos. No superior è a primeira classe reservada para os europeus Os chinas vão em baixo e fechados com umas escotilhas de grade de ferro, para evitar que se metam abordo piratas que assaltem os poucos europeus e tomem conta do navio como jà tem acontecido. No salão de 1ª classe ha um armeiro com armas carregadas para os passageiros se defenderem. Uma coisa curiosa no rio em Cantão são uns barcos destinados a apanhar as pessoas que cahem ao mar.

No dia 28 de outubro saimos de Cantão e descindo o rio fomos fundear ás 6 da tarde perto.

TANKÁS EM CANTÃO

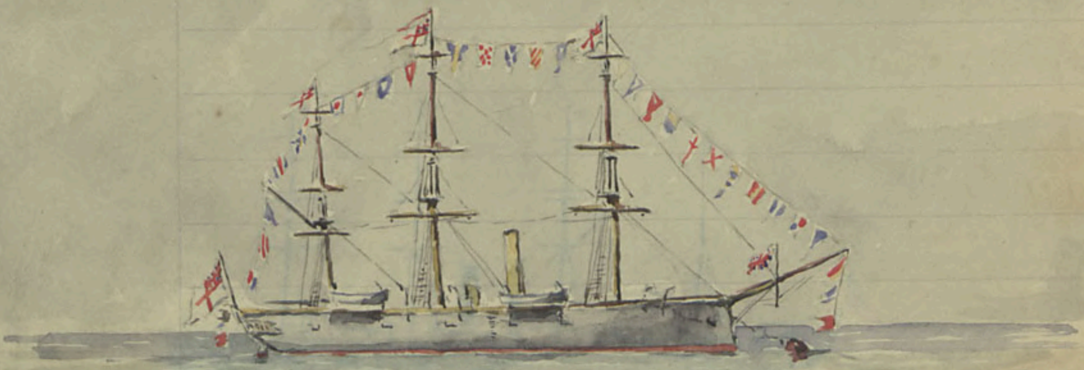
RIO DE CANTÃO "SHAMEEN"

O novo Governador Thomaz Rosa

do forte de Chuenpee. Pelas 6 da manhã do dia seguinte suspendemos e continuamos para Macau onde fundeamos pelas 11.30
Só tornamos a sair de Macau no dia 20 de abril de 1883 para ir a Hong Kong buscar o novo governador de Macau Thomaz de Sousa Roza, official de cavallaria e antigo oficial às ordens de El-Rei D. Luiz. Saimos de Macau às 9h.40m da manhã passamos a ponta SW de Lantao às 0h.20 e fundeamos pelas 3 horas em Victoria Bay, Hong Kong. As 7.20 da manhã do dia 22 recebemos abordo o novo Governador e largamos para Macau, chegando ali ao meio dia. Tomou posse do Governo e começou creando sympathias, para o que concorreu a noticia de ter conseguido fazer vir estudar o porto de Macau o destincto engenheiro Adolfo Loureiro. O porto de Macau estava-se e está assoriando-se d'um modo tal que dentro em poucos annos não dava accesso a vapores.
Tornamos a ir a Hong Kong no dia 23 de maio para assistir as festas do

Annos da Rainha Victoria

anniversario da Rainha Victoria. Houve
como de costume embandeiramento em arco
e baile para que fomos convidados. No dia
25 as 6.40 da manhã largamos para Ma-
cau onde amarramos pelo meio dia.
No dia 12 de julho de 1883 apanhamos
o primeiro tufão. Estes cyclones do mar
da China são ali chamados Tai-fun
de Tai grande e fun - vento. Sopram
com enorme violencia e produzem quasi
sempre estragos. Teem logar em geral nos
mezes de julho agosto ou setembro durante
a epocha da monsão sudoeste no mar
da China. Veem em geral de leste de
modo que os observatorios das Filippinas
dão aviso telegraphico da sua passagem.
O maior indicio local é uma rapida
descida barometrica que por vezes attinge
um millimetro por hora. O ceu cobre-se
de nuvens d'uma cor cinzenta acobrea-
da e ao por do sol notam-se signaes
de nuvens de vento, como cirrus e rabos
de gallo. O vento que costuma n'aquella



CORVETA "CLEOPATRA"

HONG KONG 24 MAIO 1882 ANNOS DA RAINHA VICTORIA

CITY OF PEKIN
Paquete da Pacific Mail em Hong Kong

Os tufoēs

epocha soprar do sudoeste passa a norte e
o aspecto geral do tempo torna-se suspeito.
Abordo da Tamega era eu o encarregado
das observacões meteorologicas. Tinha lido
alguures que ás Tankareiras conheciam a
aproximação dos tufoēs pelo augmento
de temperatura das agua. N'um dos
primeiros tufões que apanhei fiz obser-
vações da temperatura da agua do mar
e mandáva de hora a hora buscar um
balde de agua do mar pela ronda.
Fui observando que a temperatura subia
mas d'uma maneira extraordinaria!
Perguntei entaõ ao moço da ronda onde
ia elle buscar a agua e respondeu-me
que ia à bomba de agua salgada!
Á medida que as caldeiras do navio
iam aquecendo aqueciam os encanna-
mentos e eis o motivo da agua do
mar estar quente. Quando a agua
se foi buscar ao mar com cuidado naõ
se encontrou defferença na temperatura.
Da violencia do vento naõ faz idea

Manobras a bordo

quem nunca observou um tufão. Vi te-
lhados de zinco a voar como passaros, postes
de ferro de candieiro torcidos, arvores ar-
rancadas etc. Quando deitava a cabeça
fora da borda do navio tinha de fazer
força para a aguentar. Abordo, logo
que havia quasi a certeza de se approximar
o tufão, o que se sabia pelos tiros que se
davam na fortaleza do Monte e signaes
na Capitania do Porto, arriava-se o appa-
relho, collocavam se ao alto as vergas de pa-
pafigos e mettiam se as embarcações dentro
para não nos pegarem as lorchas que cor-
ressem ao longo do costado, accendiam-se
as caldeira e punha se a machina prom-
ta a funcionar. Os officiaes recolhiam
todos a bordo e para terra ia uma
força guardar dos piratas a Junta da
Fazenda. Na primeira phase do tufão
emquanto o barometro desce a maré enche
qualquer que seja a hora da maré e na
segunda phase quando o barometro sobe
a maré vasa. Resulta d'aqui que nos

Tufões que apanhamos em Macau

grandes tufões o nivel das aguas sobe muito
dando logar a estragos e cheias nas margens
No fundeadouro dos navios da estação naval
em regra durante a primeira parte do tufão
o vento soprava do quadrante NE e como a
maré enchia o navio conservava-se atravessado
e inclinado para sotavento. Na segunda parte
o vento e maré em sentidos opostos davam
identico resultado. De vez em quando embar-
cações chinas rebentavam as amarrações e
vinham pela agua abaixo caindo ás vezes
sobre o navio. Varias vezes a guarnição com
machados tinha de cortar cabos ou vergas
que se enrascavam no nosso navio. As
aguas barrentas revolvidas pelo vento eram
arremessadas contra o navio que depois do
tufão ficava com o costado e apparelho
coberto de lodo, o que fazia o desespero do
Mestre que fazia muito filé no serviço a seu
cargo. O mais celebre tufão dos ultimos
tempos foi o que teve logar em 23 de
Setembro de 1874 no qual o barometro
desceu a 706,10 mm e que durou 18 horas

Os tufões em terra

Abordo da canhoneira Tamega assisti aos tufões da 12 de julho de 1883 que durou 20 hora e no qual o barometro desceu a 738.34: ao de 26 de julho de 1883 que durou 6 horas descendo o barometro a 739.56 e ao da 11 de Setembro do mesmo anno que durou 12 horas e no qual o barometro desceu a 743,39. Em terra fecham-se as janellas das casas e trancam-se as portas, por causa do vento e dos piratas que sempre aproveitam estas occasiões para fazer das suas. O Bernardini Raposo tinha licença para ficar em terra na nossa casa e ali dirigia a manobra da Rosa e dos Culis mudando a mobilia para a parte de traz da casa fechando as portas etc. Apesar da nossa casa estar bastante affastada do mar, talvez uns cem metros, a agua do mar entrava pelo telhado e caia pelas paredes interiores dos quartos. Logo que acabou o tufão de 11 Setembro de 1883 o Governador mandou chamar o Commandante Costa Cabral para lhe dizer que o navio tinha de partir

Em soccorro de Cantão

immediatamente para Cantão afim de proteger os europeus ali residentes que estavam sendo atacados pelos chinas. Foi mandado embarcar na "Tamega" o segundo interprete da Provincia um macaista chamado Eduardo Marques. Eu fui ao Palacio levar algumas communicações do Commandante e de tudo me esqueci que era rancheiro de modo que fomos para a guerra quasi sem mantimentos!
Largamos de Macau as 6.45 da manhã do dia 12 e fomos pelo caminho ponte á cunha o apparelho que se tinha arriado por causa do tufão. As 4 horas estavamos pelo traves de Guifu e ás 6 fundeamos ao nordeste da Second Bar Creek com 25 braças de amarra em 5 de fundo. As 6 horas da manhã do dia 13 continuamos em direcção a Cantão fundeando as 8.15 em frente da parte europea da cidade - Shameen -.
Fomos o primeiro navio de guerra a chegar ali. Depois vieram as canhoneiras inglezas "Swift" e "Espoir", a franceza "Lutin" a allemã "Iltis" a americana "Palos" e mais

O attaque dos Chinas

tarde a corveta da mesma nação "Juniata"
O que se passara fora o seguinte. Um
marinheiro macaista do vapor inglez "Hankau"
que fazia a carreira de Hong Kong empur-
rara um passageiro China que caiu ao mar
e creio morreu afogado. O povo excitado já
contra os europeus quiz assaltar e lançar
fogo ao vapor que teve de se desviar para
o largo. Em seguida entraram na parte
da cidade habitada pelos europeus queimaram
15 casas entre ellas a casa da bomba de incendios
refugiando-se os europeus abordo dos navios mer-
cantes que estavam no porto. Logo que chega-
mos combinamos com o Consul de França que esta-
va encarregado dos negocios de Portugal a ma-
neira de desembarcar uma força para proteger
os europeus e os signaes para comunicar com a
terra de dia e de noite. Abordo os officiaes fica-
ram a quartos e na tolda armas ensarilha-
das promptas á primeira voz. Do nosso navio
desembarcariam uns 15 homens e um official
e dos outros um numero proporcional ás suas
tripulações. Quando saia de quarto as 4 da

Passeio à cidade

manhã, se a maré estava parada, tomava banho no rio o que era agradavel. Uma manhã porem ainda era escuro estava sentado no patim da escada do portaló com as pernas na agua e senti qualquer coisa contra ellas. Era uma cobra d'agua! Nunca mais tomei banho no rio e contentava-me com deitar baldes de agua pela cabeça. Entre os navios de guerra organisou-se uma comissão de "Sports" de que eu fazia parte. Apesar de no "tug of war" os allemães terem apresentado os homens mais robustos foi a gente da "Espoir" que venceu por estar mais treinada. A canhoneira allemã "Iltis" navio d'umas 400 Toneladas perdeu-se mais tarde n'um tufão e em Shanghae existe hoje um monumento à sua memoria.
Acompanhados pelo interprete fomos passear à cidade que como já disse é formada por um labyrintho de ruas, cheias de gente, e n'uma esquina vimos um cartaz que alguns chinas estavam a ler, no qual o nosso interprete leu: "O que o povo china deve fazer é cortar a cabeça a todos os europeus que para cá

Tropa China - Barcos Flores

nos vem roubar e matar, etc etc. Escusado será dizer que voltamos logo para bordo. O consul francez disse-nos e com razão que era muito imprudente n'aquella occasião passear pela cidade. O marinheiro do "Hankau" que dera logar à revolta dos Chinas veio preso para bordo da Tâmega. As auctoridades chinas queriam que lhe fosse entregue naturalmente para lhe cortarem a cabeça.
Para proteger os europeus mandou o governo China uns 600 homens para Shameen. Soldados em que não tinhamos confiança alguma. Usavam calças e cabaias com grandes letras chinas no peito e nas costas e às vezes de noite ficavam nus a lavar o fato no rio. De vez em quando um official a cavallo n'um garrano e a abanar-se com um leque passava revista à tropa. À noite os officiaes iam para os "flowers boats", especie de restaurants fluctuantes mobilados com bastante luxo onde os chinas ricos passam as noites com as "lokies" (cocottes) a comer beber, tocar musica e fumar opio. Fui lá uma vez mas os chinas não gostam de ali ver europeus.

ACAMPAMENTO DE TROPAS CHINAS EM SHAMEEN
CANTÃO

CANHONEIRA CHINA EM CANTÃO

Salvamento de Chinas - Portaria de louvor

Durante a nossa permamanencia em Cantão, um vapor inglez que entrava no porto abalroou com uma barca de passagem China virando-a. Fui no salvavidas da Tamegá em seu socorro e salvamos 15 Chinas. No Boletim da Provincia de Macau veio uma portaria de louvor á minha pessoa.. Como não quizessemos entregar o preso ás auctoridades chinas começaram os chinas a dizer que á canhoneira portugueza não seria dada licença para sair de Cantão O Governador de Macau telegrafaria para Lisboa e o Governo respondeu que procedesse como julgasse conveniente sem comprometter a honra nacional. O Governador mandou o Tenente Ciriatti Capitão do porto a Cantão na lancha Macau para conferenciar com o Commandante da Tamegá, e resolveu-se que a canhoneira regressasse a Macau. parando e protestando caso fosse agredida pelos navios ou fortes Chinas. No dia 18 de Outubro de 1883 pelas 6 horas da manhã saimos de Cantão para Macau.: pelas 10 horas passamos em frente dos fortes da Boca Tigres que vimos terem muita gente e bandeiras, mas não nos atacaram

Regresso a Macau

O ajudante do Commissario Bernardino Raposo ao passar os fortes foi se deitar no beliche por que assim estava abaixo da linha d'agua e menos exposto ao fogo da artilheria! Sem novidade chegamos a Macau pelas 4 horas da tarde muito satisfeitos por ter acabado a massada de Cantão e não ter havido sensaboria.
Tinha chegado durante a nossa ausencia a Macau o distincto engenheiro Adolfo Loureiro especialista em trabalhos de portos que vinha fazer os estudos do porto de Macau como era ha muito reclamado. O ministro das Colonias Bocage tinhame recommendado para seu auxiliar e com licença do Commandante trabalhei bastante nos estudos do porto, fazendo quasi todas as sondagens, uma tres mil, a maior parte dos estudos de velocidades de correntes e alguns desenhos. Trabalharam com Loureiro, Coriatti, o alferes Cunha, o official de Cavallaria Bento da França e desenhador das obras publicas A-Heitor. Todos recebiam boas gratificações menos eu que não recebia nada. Diziam que só poderia receber gratificação estando n'aquelle serviço official-

mente e que n'esse caso não contava tirocinio de embarque. Como estes tempos eram differentes dos de hoje! Em todo o caso aprendi muito e distrai-me. Foi posta ás ordens do engenheiro Loureiro a lancha "Sergio" na qual fiz quasi todas as sondagens. Com o alferes Cunha fiz tambem um levantamento da ilha Verde. Começaram os estudos do porto por um nivelamento para collocação de escalas de marés e collocação de dois bons maregrafos um na Capitania e outro na ilha da Taipa. Um estudo curioso foi o dos sedimentos depositados pelas aguas sempre lodosas. A' mesma hora apanhava-se agua em differentes pontos, filtrava-se e avaliava-se o peso do lodo em suspensão. Assim se verificou que os lodos vinham do rio de Oeste e não do porto interior como muitos pensavam. No dia 31 de outubro annos do rei D. Luiz houve a costumada recepção no Palacio do Governo onde como de costume concorreram os officiaes d'uma canhoneira ingleza vinda de proposito de Hong Kong. Na China em vez de foguetes ha "panxões" que rebentam

Louça China

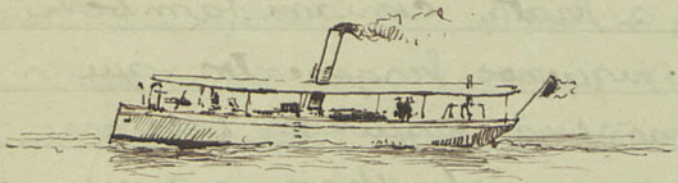
e fazem barulho na terra em vez de ser no ar. Este gosto pelo barulho que compartilhamos com os Chinas faz admirar os estrangeiros chamando-lhe os inglezes "fire works in day time"
Uma coisa que me admirou em Macau e na China em geral foi encontrar pouca louça bonita dando-me a impressão de haver muitos mais pratos da China bonitos em Lisboa do que em todo o Celeste Imperio apesar d'ali se ter descoberto a ceramica no reinado do imperador Hoang-ti mais de 2500 annos antes de Christo. A maior parte da louça que se fabricava em Cantão quando ali estivemos era pintada d'um verde nada bonito. A louça moderna japoneza é sem duvida muito mais artistica e bonita como se podia verificar nas lojas de Hongkong sobretudo no bazar de Look-Hing.
O engenheiro Loureiro estava alojado no Hotel da Praia Grande pertencente ao china Pedro-Hing-Kee. Ja ali jantar com elle algumas vezes, ia ao Governador, a casa do Cinatti, ao Assumpção, e a casa d'outros amigos de modo que quando não estava de serviço poucas vezes jantava ~~a~~ bordo. No dia 8 de novembro

Moeda China

Offerecemos abordo da "Tamega" um jantar ao engenheiro Loureiro
N'esta epocha a unica moeda china era a sapeca de cobre com um buraco quadrado no meio que todos conhecem. Valeria n'essa epocha uns 0.7 de real! O oiro e a prata corriam tambem mas cortados em pequenos fragmentos que os chinas pesavam nas suas pequenas balanças de braços desiguaes, e embrulhava n'um papel em que escrevia o valor e o numero de fragmentos. Tambem corriam "patacas" mexicanas as vezes concavas dos muitos carimbos que os varios comerciantes lhe punham, e notas do Hong Kong e Shanghae Bank.
No dia 30 de Novembro fomos a Hong Kong na lancha "Taipa" assistir ao baile maçonico de St Andrews para o qual haviamos sido convidados. A lancha "Taipa" fora mandada construir em Hong Kong pelo Comandante da Estação Costa Cabral e era bonita apesar das formas cheias da popa e proa de esporão em que o comandante tinha insistido. Media uns 60 pés de comprido

Baile de S.t Andrew's em Hong Kong

era de madeira forrada no fundo de metal e a machina compound dava-lhe em boas condições uma marcha de 9 milhas. Estava armada à proa com uma metralhadora Montigny



O governador emprestara a lancha e fomos quatro officiaes e o engenheiro Loureiro. Levavamos o pratico da Estação Mau Chim e a tripulação da lancha composta d'um cabo quatro marinheiros fogueiro e machinista chinas, um cosinheiro e um creado Assem. No vapor da carreira White Cloud seguiu o Governador e alguns outros convidados. Fora do abrigo da terra o vento e mar fizeram dar a lancha bastante balanço o que prejudicou o bello almoço do programma. Ao abrigo da ilha de Lantão seguimos confortavelmente e pouco depois chegamos a Hong Kong onde desembarcamos para dar um passeio pela cidade. Ás 5.h voltamos a bordo para jantar e vestirmo-nos para seguir para o baile que começava ás 9 horas. Pouco depois de chegarmos entrou na

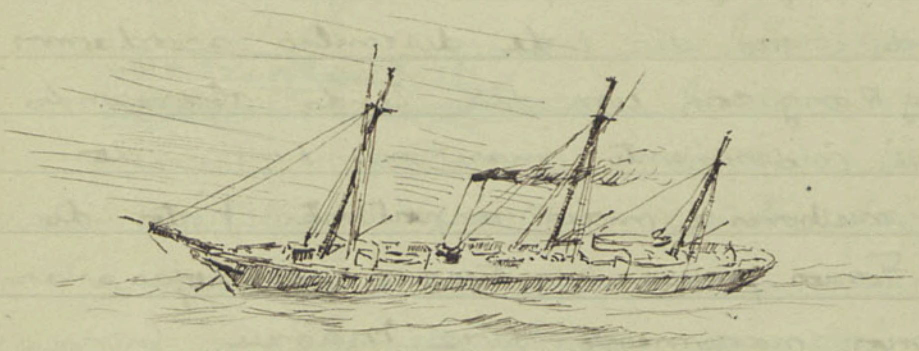
Entrada na doca em Aberdeen

sala o nosso governador ao som do hymno portuguez levando pelo braço a mulher do Governador de Hongkong. O governador Rosa, um bello typo de homem educado no Paço onde era official ás ordens de El-Rei D. Luiz não envergonhava de certo os portuguezes. Depois do baile voltamos para bordo e no dia 1 de dezembro acordamos em Hong Kong com um dia lindo observando o enorme movimento maritimo d'um dos maiores, melhores e mais importantes portos do mundo. Fomos passear a terra e ver lojas e ás 11 partimos novamente para Macau. Como de costume fora do abrigo das ilhas começou a lancha a dar grandes balanços. Chegamos a Macau pelas 3 horas da tarde.

Estivemos amarrados em Macau até ao dia 18 de dezembro. N'esse dia saimos de Macau pelas 11.¼ e com a velocidade media de 6.5 fundeamos pelas 5.h 20m em Victoria Bay - Hong Kong. No dia 20 pela 1.h da tarde partimos para a doca de Aberdeen onde entramos ás 2.h para limpar o fundo e pregar algumas folhas de cobre. No dia 22 partimos para Macau as 10.h 20m e chegamos

Rende-se a guarnição da Tamega

à 1:40 tendo andado com velocidade de perto de 10 milhas por hora. Continuei trabalhando com o engenheiro Loureiro nos estudos do porto até à sua partida no dia 7 de abril de 1884.



A TAMEGA NO TUFÃO
12:13 JULHO 1883

Em março chegou a Macau o transporte Africa conduzindo o batalhão do Ultramar que vinha render o que estava e o pessoal de marinha para render a guarnição da Tamega. Seguiram para Lisboa quasi toda a guarnição da Tamega ficando o comandante Costa Cabral esperando a Estefania de que ia tomar o comando, e eu para completar o tirocinio. O novo comandante da Tamega era o capitão tenente supranumerario José d'Almeida d'Avila, irmão do Marquez d'Avila, official bom marinheiro que servira na marinha ingleza. O

Chegada da "Estefania" a Macau

Immediato primeiro tenente Antonio Maria Cardigo conhecido pelo Cardozinho das pilherias! era bom official e companheiro. Os dois tenentes Alfredo de Antas Ribeiro e Thomaz Diniz dos Santos Pereira Guardas Marinhas: Emilio A. de Macedo e Couto, Sepulveda e Manoel da França. Medico ficou da outra estação o Dr. Proença, machinistas Dias, Roeder e Pires e Simões, comissario Martins. Ficou meu socio na casa da Praia Grande o machinista Roeder.

No principio de Maio chegou a Macau a corveta Estefania" com uma longa viagem de Lisboa. O Comandante João Carlos Adrião era habil marinheiro mas tinha telha e o imediato Luis A. Themudo ha annos que estava desembarcado. Quando o navio saiu de Lisboa em   os oficiaes não acreditaram que elle chegasse a Macau, julgavam que no meio do caminho receberiam ordem de voltar para traz. O navio andava pouco — umas 6 milhas — De Lisboa foi a Cartagena de Cartagena a Malta e de Malta a Port Said. N'este porto o comandante convidou a familia do Consul para almoçar mas como se esquecesse mandou desarmar a escada do portaló. Ao chegarem as senhoras abordo como

Officiaes da "Estefania"

armar a escada era complicado e gastava tempo mandou arriar a baleeira do tombadilho e içou a gente convidada na baleeira para bordo. O encarregado da pilotagem Brito Soares bebia e era desleixado a ponto de não escripturar o livro dos quartos devidamente durante toda a viagem. Não determinava desvios e percebe que fez a viagem aplicando à agulha da ponte perto da chaminé que tinha grandes desvios, a tabella de desvios da agulha do tombadilho! No Mar Vermelho a estima dava erros que o Brito Soares explicava pela atracção das massas graniticas sobre a agulha. No estreito de Malaca ia o navio encalhando pelo mesmo motivo. Tiveram bom tempo durante a viagem e finalmente chegaram a Macau em maio de 1884. Os restantes officiaes eram os 1º. tenentes: Ernesto Augusto do Valle, Jozé Ribeiro Santa Barbara e João Maria da Costa. 2º. tenentes: João Alberto Godinho de Faria, Thomaz de Brito Soares, e João Caldeira. Guardas Marinhas Jozé Tavares d' Almeida Carvalho, João do Canto e Castro Pacheco Moreira, Nunes e Militão. Medico Gabriel Franco de Castro. Machinistas Jozé M. dos Reis

Viagem da "Tamega" ao norte da China

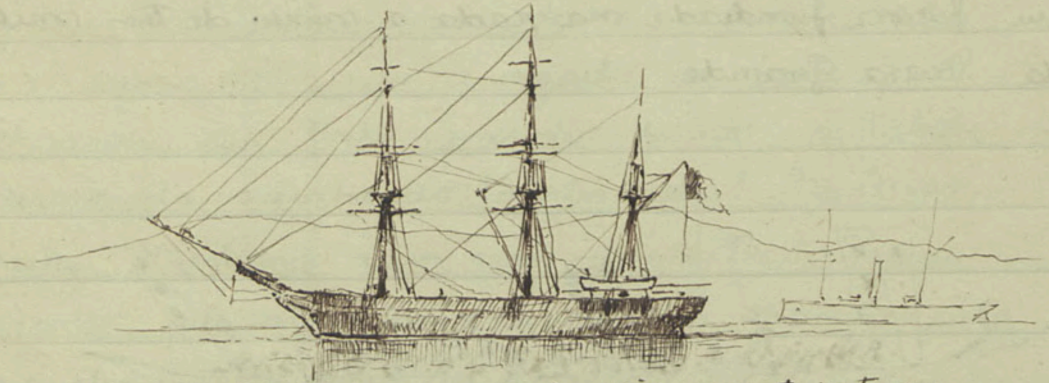
João Augusto Madeira. Cruz e Pereira. Comissario Marrecas e Capelão Sant'Anna. O navio que durante parte da viagem trouxera carvão no convez pintado muito porco e o apparelho aguentado por brandaes e enxarcia de cabo muito grosso parecia feio e pesado.
No dia 15 de maio passei para bordo da "Estefania" que ficava fundeada na rada a mais de tres milhas da Praia Grande.

BARCO PIVETE PRAIA GRANDE 12 DE AGOSTO 1883

Os officiaes da corveta "Estefania" eram:
Commandante capitão de fragata Fernando Augusto da Costa Cabral, immediato capitão tenente Luis Antonio Themudo _ 1os tenentes Ernesto Augusto do Valle, Joze Ribeiro de Santa Barbara e João Maria da Costa. 2os tenentes: João Alberto Godinho de Faria Thomaz de Brito Soares, e João Vellez Caldeira. Guardas marinhas: eu, Joze Tavares d'Almeida

Abordo da Estefania

Carvalho, João do Canto e Castro, Julio C. Pacheco Moreira J. P. Nunes (preto) e Miltão Constantino de Aragão Medico: Gabriel Franco de Castro. Machinistas: José Maria dos Reis, J. Madeira. J. Cruz, e Pereira. Commissario Marrecas, depois Martins capellão Sant'Anna



BARCA TRIUMPHANTE

O unico navio mercante portuguez que encontramos na China.

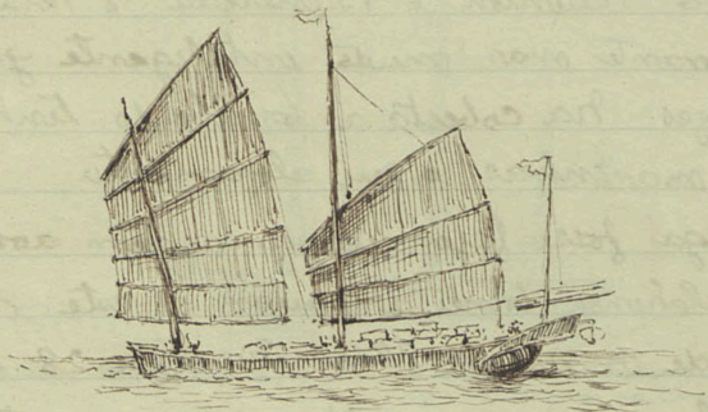
A vida abordo da "Estephania" não era divertida. Para ir à terra distante umas tres ou quatro milhas e às vezes com mau mar e vento, não era pratico servirem as embarcações de bordo. Vinham de manhã abordo um barco china "acaù" do fornecedor Alok trazer o pão e a carne e a lancha Taipa que trazia e levava as licenças. Quando ia a terra ficava na minha casa, onde às vezes ficavam mal outros officiaes ou guardas marinhas. Eu nunca

cedia o meu quarto para mostrar que não me incomodavam. Quando como era frequente o vento soprava de leste o navio por causa da corrente do rio de Cantão atravessava à vaga e era balanço constante. Jogavamos muito do xadrez para o que tinhamos tres taboleiros e apesar de consultarmos o "Staunton" e "Bastereau", o mechanista Madeira, ignorante mas muito intelligente ganhava frequentes vezes. Na coberta a bombordo tinham os guardas marinhas o seu alojamento

Como a Tamega fosse fazer uma viagem aos portos do norte da China tornei a passar a este navio no dia 27 de maio de 1884. No dia 28 as 10½ da manhã largamos para Hong Kong com tempo de chuva e mar estanhado. Saimos do camoncho directo para chegar de tarde a Hong Kong. Este Commandante tinha como o anterior horror às visitas oficiaes. Eram 5 horas quando fundeamos em Victoria Bay. No dia 29 jantei com o nosso consul Loureiro e passei pela cidade e no dia 30 jantei com o consul de Hespanha D. Enrique Gaspar, vice consul, um engenheiro constructor naval e sua mulher.

Hong Kong a Shanghai

Pelas 5.30 da manhã do dia 31 de maio suspendemos e saimos de Hong Kong por Lyeumun passage e fizemos o ponto de partida de 22°.12½ de latitude e 114.19½ de longitude. Seguimos ao rumo E¼NE e como o vento era NE não se poude largar panno



LORCHA

1 de junho

Continuamos a navegar com vento fresco do quadrante NE. a vista da Costa. Avistaram-se alguns vapores entre elles um da "Blue funnell" e outro "Messageries". As 10.30 p.m. avistou-se por bombordo o farol Lammock

2 de junho – De manhã quasi calma mas depois refrescou de modo que quando á meia noite entrei de quarto com o Sepulveda, estavamos de capa seguida com amura a estibordo dando o navio grandes

O Yang tze Kiang

balanços. Ás 2 a.m. Cargamos o latino grande e arribamos um pouco para aguentar o navio. No quarto das 8 as 12 tinham se avistado as ilhas de Tae e Seven Stars.

3 de junho - Ás 5.30 passamos por Nam-Ki. O tempo conserva-se bom depois de ter soprado bastante.

Posições

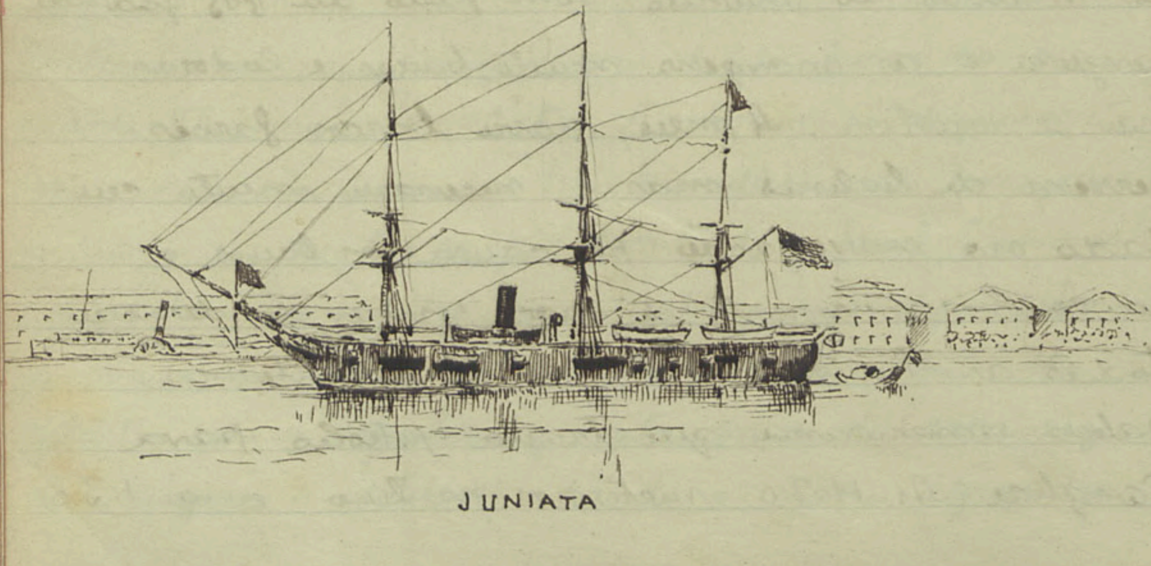
31-5-84	L = 22°.19	G = 114°.51
1-6-84	L = 23. 8	= 117.22
2-6-84	L = 24 55	120. 5
3-6-84	L = 26.40	120.51
4-6-84	L = 29.11	122.36

4 de junho - Bom Tempo. Vento fraco do SE. Ás 7.40 estavamos pelo traves a ilha de Video avistando se depois as Sisters e os Brothers. Ás 9.40 passamos a oeste de Lerecona vindo demandar o farol de Saddle e depois Gutzlaff.

5 de junho - Tempo encoberto. Navegamos a entrar no rio Yang tze Kiang o maior da China e um dos maiores do mundo. Tem perto da foz grande largura e as margens muito baixas e lodosas não se avistam. A meio, navios barcos faroes servem de balisas, mas é necessario muito cuidado na navegação por causa dos baixos e por causa da corrente de maré variar de direcção todas as horas. Navegamos atraz duma galera americana que trazia petroleo para Sanghae. Ás 11.30 metemos pratico e á 1.30

Em Shanghae

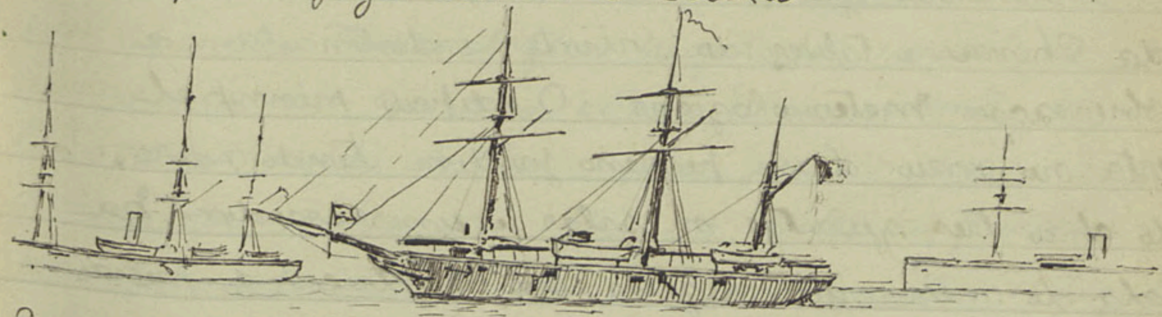
entramos no rio Woosung affluente do Yang tze, na margem esquerda do qual esta edificada a cidade de Shanghae. Em Woosung estava o couraçado inglez "Audacios" navio almirante que devido ao seu calado não podia subir até Shanghae. As 4.30 amarramos em Shanghae com 30 braças de amarra de cada ferro. Estavam no porto os navios de guerra inglezes "Curacoa" e "Espoir", francez "Villars", americano "Alert" e japonez Foo-so, a bordo dos quaes fui agradecer cumprimentos. Fui a terra com França, Sepulveda e Roeder. A cidade è plana e tem bellos edificios. A illuminação era electrica pelo systema Jablockoff. As pontes de mares com articulações são bonitas e commodas.



JUNIATA

O observatorio de Zi Kawei

6 de junho - Fomos a terra. A rua marginal nas concessões ingleza e americana é a mais bonita tendo um jardim publico sobre o rio onde ás vezes toca uma banda de musica. Na concessão franceza não ha nada bonito. Na ingleza ha um hippodromo com terrenos para jogar tennis e cricket



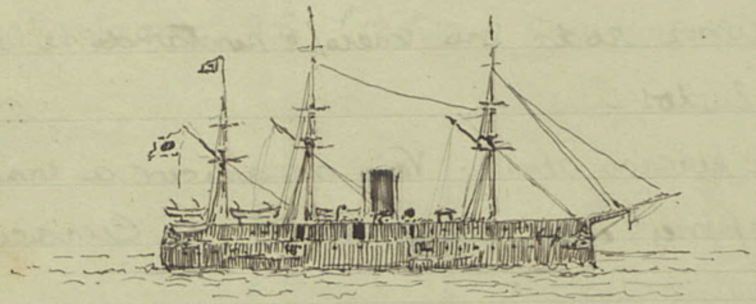
Para transporte ha "Rikshas", carruagens (coisa que ha muito tempo não via) e uma especie de carros de mão chinas tendo uma roda no meio e sentando-se os chinas dos dois lados

7 junho - Estive de serviço abordo. Veio agradecer a visita o almirante japonez, e os comandantes do Curacoa e "Alert" e Villars

9 junho - Fui ao observatorio de Zi Kawei afastado 7 milhas do Bund. Veio recebermos á porta um individuo que pelo trajo parecia china e julgamos que fosse um creado. Afinal era um dos directores que andam com fatos chinas por causa das

Zi ka wei

frequentes viagens que fazem ao interior onde seria perigoso andar vestido à Europea. As edificações que os Jesuitas aqui tem são tres: O observatorio, o collegio dos orfãos e a sua casa de habitação. Alem destas ha um convento de Carmelitas.
O observatorio que è o mais importante da costa da China e talvez do Oriente è destinado a observações Meteorologicas. O edificio principal està no meio d'um pequeno jardim tendo no res do chão tres quartos ou salas e um corredor. Na sala do meio estão registadores electricos de pressão e temperatura, montados em quadros verticaes de



COURAÇADO JAPONEZ "FOO-SOO"

papel quadriculado. Ha n'esta sala uns quadros com curvas curiosas de pressão e temperatura e de magnetismo. São interessantes as curvas relativas a um temporal magnetico que teve logar na costa da China em 1879

Instrumentos

A um canto viam-se barometros aneroides registadores destinados aos missionarios que vão para o interior
Na sala da esquerda viam-se 6 barometros dentro d'um armario dos quaes um de grossa columna que è o padrão e que se observa todas as horas
No meio da sala estavam dois apparelhos: o 1° um aparelho meteorologico registador universal do padre Secchi que não estava funccionando e tinha sido trazido de Paris pelos Jesuitas quando d'ali foram expulsos em 1882: o outro apparelho era destinado a avaliar as componentes vertical e horisontal do magnetismo terrestre. Este instrumento è observado todas as semanas para corrigir o grande apparelho registador que està fora do edificio. N'um dos lados da sala estão os psychrometros e a bibliotheca do director do Observatorio
Na sala opposta a esta estão empregados do Observatorio. No corredor exterior estava um vaso de vidro cheio de azeite e de outro liquido mais denso tendo dentro uma ventoinha. Disseram-me que estava servindo a uns estudos do Director sobre tufões. No pavimento superior estavam n'uma sala dois registadores mechanicos

Observações magneticas

um da direcção e outro da velocidade do vento;
e n'outra uma lunета de passagens que juntamente
com uma pendula sideral serve para fazer cair
um balão que no porto de Shanghae, por meio da
electricidade cae ao meio dia medio

Fora do observatorio ha uma construcção de madeira
tendo cerca de 40 metros de altura sobre a qual
estão montados dois anemometros electricos regestadores
um de meias esferas e outro de rodas de pás: um
outro regesta as correntes verticaes. A roda d'esta
construcção estão os thermometros de relva, absorpção
irradiação solar, etc. A' entrada do jardim que
dá para o observatorio, e do lado direito está uma
pequena casa onde estão montados os apparelhos
regestadores do magnetismo e componentes, do barometro

A Escola

e thermometro por meio da photografia. O primeiro d'estes aparelhos é moderno, regista as tres compunentos sobre a mesma folha e parecia estar muito bem disposto. Havia ainda udometros e mais apparelhos sem novidade. Fóra do Observatorio e jardim estão um pequeno Museu Zoologico e Geologico um jardim botanico em principio, alguns viados de differentes especies vindos do interior da China e duas aguias de Vladivostok.
A escola para orfãos chinas é magnifica; ensina-se a carpinteiro, marceneiro alfaiate, sapateiro, pintor impressor typografo, etc. tendo objectos muito bem trabalhados. Ha alguns professores e mestres francezes que ensinam a trabalhar com ferramentas chinas. Ha n'esta escola uns 200 orfãos e alem do officio que escolhem aprendem china. Tem a escola em construcção uma pequena e elegante igreja.
O terceiro edificio que é a habitação dos jesuitas dos quaes 16 são permanentes é uma bela casa. Sò vimos uma sala onde ha umas gravuras muito curiosas representando as guerras dos chinas com os tartaros. A volta do Observatorio fomos ao club Allemão "Concordia" onde assistimos a

No Club Allemão

um concerto e a uma comedia em allemão de que nada percebi visto que n'esta epocha ainda não conhecia a lingua. As salas estavam muito bem arranjadas com flores e arbustos e as senhoras bem vestidas.

10 Junho - Saiu o almirante japonez abordo da corveta japoneza e a corveta americana "Alert"

12 Junho - Fui fazer compras a uma loja japoneza e a um photografo. e com o sr. Nicazio Simões, macaista que era amigo de meu Pae passei de carruagem até ao Point e jantei no "Hotel des Colonies" na concessão franceza então o melhor de Shanghai. Em Shanghai residiam n'esta epocha quasi todos os diplomatas acreditados em Pekin o que junto aos muitos negociantes europeus constituia uma sociedade agradavel e rica. Vem para aqui muitas raparigas americanas, elegantes e bonitas que fazem fortunas de contos de reis ganhos talvez pouco honestamente. Quasi todas moram em Soochow Road

13 de Junho - Estive abordo de serviço - Trovoada. Fui cumprimentar o navio de guerra americano "Monocacy" vapor de rodas que tinha a vantagem de demandar pouca agua e poder por isso subir os rios.

14 de Junho - Saimos de Shanghai as 4.45 da manhã

Viagem para Amoy

descemos o rio e pelo meio dia tinhamos largo o pratico e estavamos por 31° de latitude, navegando á vela e a vapor em direcção ás ilhas Saddle, com vento NE.

Dia 15 Junho – Avistou se por BB uma barca navegando aó NNW. As 3^h perdeu se de vista a ilha de Gutzlaff e as 8^h estavamos E-W com Leucona. As 10 avistou se pelo traves de EB. o farol da ilha dos Pescadores

O ponto ao meio dia era Lat= 28°.43' e Long. 122°.23'

Desde as 11 da noite passou o navio a andar 3½ milhas por hora e o tempo peorou augmentando o mar e o vento. Á meia noite largaram se latinos e vela de estae para aguentar o navio

16 de Junho. Continuou a augmentar o mar e o navio dá grandes balanços. No quarto das 4 as 8 da manhã mettaram se os latinos nos 2os rizes e o navio ficou de capa rigorosa não andando nada para vante.

O tenente Pereira costumado aos mares cabrios de Angola dizia nunca ter visto temporal semelhante e estava com medo. Pelas 5^h da tarde o vento acalmou um pouco podendo o navio avançar um pouco apesar do mar se conservar ainda levantado. O mar escangalhou a porta de caça a bombordo o que

lhe permittia entrar dentro do navio com facilidade, alagando o navio que tinha de ser esgotado a baldes por não darem os invernaes vasão
Ponto ao meio dia: Lat. 27°.25' Long 121°.58'

"TAMEGA" DE CAPA NO MAR DA CHINA
1884

17 de Junho - Choveu muito. O vento passou de SW por oeste para o norte. Avistamos uma lorcha. Das 4 as 8 da noite começou a refrescar o vento que passou para o sul levantando mar. Com receio de que o tempo peiorasse e por fazer o navio bastante agua tanto à proa como pelo cadaste, na camara do comandante metteram se dentro o 1° e 2° escaleres e arriaram se ao convez as vergas de gavia abicando os mastareus. O rodizio foi peado para a amurada com receio de não serem sufficientes as peias ordinarias

Um engano perigoso

18 de Junho - Melhorou o tempo. Largamos os latinos rizados e vela de estae. Avistámos por bombordo a ilha Formosa e mudamos o rumo para WSW. Passou-nos uma barca pela proa. Ás 11.30 avistou-se pela amura de estibordo o farol de Okseu. O navio anda agora 7.5 milhas. Deu-se n'este dia um engano na navegação que poderia ter sido fatal. De manhã tinhamos tomado dois grupos de alturas para o calculo da longitude: eu tomei o primeiro e o tenente Pereira encarregado da navegação tomou o segundo. Pelos intervallos entre as horas e as alturas os grupos pareciam bons. Ao meio dia determinou-se a latitude pela altura meridiana tendo observado o sol quasi todos os officiaes. Pela marcação de Okseu viu-se haver um erro de 8 milhas na posição do navio. Este erro que se suppoz ser devido a engano na contagem do Chronometro fez com que as 3h da tarde se tomassem mais alturas para o chronometro e se fizesse um calculo de longitude que só differia 1 milha da longitude determinada pela marcação de Okseu. Estava pois perfeitamente determinado o ponto do meio dia

Farol de Dodd Island

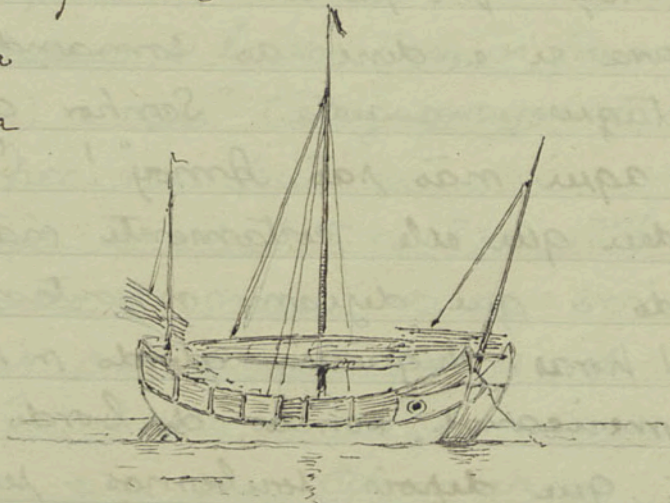
e o das 3 horas pela longitude. O commandante soltou o rumo para o farol de Chapel, à entrada de Amoy o unico que n'aquellas proximidades existia na carta e que se devia avistar perto das 9 horas da noite andando o navio uma media de 7 milhas. O navio andou porem mais e às 8.30 avistou se pela proa um farol que mostrava durante 28 segundos uma luz branca fixa e que depois se occultava durante 4 segundos. Indicava a carta que o farol da ilha Chapel era "Fixed and Flashing" every ½ minute. Os officiaes diziam que o farol de Chapel não podia deixar de ser aquelle e que o caracter da luz teria talvez sido alterado. O commandante não era d'esta opinião achando o caso extraordinario. Depois de navegar 17 milhas no campo d'este farol dirigimos nos para o norte. Pouco tempo depois de ter mudado de rumo o farol tornou se vermelho e como na Costa da China os sectores vermelhos dos faroes indicam perigos eu que estava de quarto dei parte ao commandante e retrocedi para o mar andando de vagar. Na occasião em que nos

Entrada no porto desconhecido

dirigiamos ao norte vimos terra pela proa e estibordo e tendo aputado vimos uma luz que julgamos ser d'um pratico. A meia noite estavamos pairando á vista do farol.

19 de Junho - Até as 2.30 da manhã estive na camara do commandante tratando de ver se percebia alguma coisa, mas como não resolvesse o problema fui me deitar. De manhã pelas 5.h começou o Commandante a entrar na bahia e fomos fazendo marcações da terra e do farol, que effectivamente estava n'uma ilha, até as 7.h Então o aspecto da terra mudou de tal modo do que a carta indicava, e as marcações davam tão mal que paramos e içamos signal a pedir pratico

Aproximou se uma embarcação china que insistiu em que fundeassemos imediatamente. Começamos então todos a querer



TAMÃO

Hu-i-tau bay

determinar o ponto em que estavamos tanto por marcações, como pela aparencia da terra ilhas, etc. Eu propunha ir n'um escaler buscar um pratico a um sitio que eu imaginava ser o porto. Os chinas das embarcações que se approximavam não fallavam a lingua de Cantão de modo que os nossos creados não nos podiam servir de interprete. Os dialetos na China são muito differentes. Em Shanghai eu, sem saber o china servia de interprete entre os Chinas de bordo e os de terra fallando com os primeiros portuguez e com os segundos inglez. O despenseiro do commandante Atak depois de fallar muito com os tripulantes d'uma embarcação que passava perto da nossa proa veio para ri e disse ao Commandante no seu portuguez macaista: "Senhor aquelle china fallar aqui não são Amoy"! O commandante respondeu que elle certamente não tinha percebido o que diziam os outros chinas. Pelas 11 horas chegaram abordo n'uma lorcha dois americanos, vindos de bordo d'um pa-thabote que depois soubemos serem mergu-

Saida do porto

lhadores d'uma companhia de seguros, e estarem tirando a carga do vapor "Chin Kiang" que ali perto se afundára em 18 braças.
Parte da carga d'este vapor eram constituida por caixões de chinas vindos da america pelo salvamento dos quaes os chinas pagavam bem. Informaram-nos que estavamos em Hui-Tau-bay ao norte de Amoy e que o farol que avistaramos era o de Dodd Island ali colocado ha pouco tempo. A corrente que tinhamos tido fizera com que avistassemos o farol de Dodd proximamente á hora a que sem a corrente contraria avistariamos Chapel. Tambem nos disseram os americanos que tinhamos passado ao entrar na bahia por cima de pedras e baixos (que os prumos não accusaram), e que talvez escapassemos de encalhar por ser preamar e a amplitude das marés ser de 15 a 18 pés. Effectivamente quando a maré vasou vimos muitas pedras na direcção por d'onde tinhamos vindo. Combinou o commandante contratar com um dos americanos o

Amoy

pilotar o navio á saida do porto e seguir até Amoy, por uns 200 dollars. As 11.30 suspendemos e seguimos para o mar por um canal que o americano nos indicou. Depois de navegar umas vinte milhas entramos em Amoy que nada se parecia com Hui Tau bay por ser a terra toda muito mais alta.
Amarramos em Amoy segundo as indicações d'um pratico que era allemão e usava chinó!
Entramos no porto pelo norte por ser enchente.
20 a 24 de Junho - A parte europea de Amoy Koolangseu que em china quer dizer "Drum wave island" é pitoresca e tem casas bonitas no meio de jardins. A parte china na margem oposta do porto interior é peior do que Cantão em aceio e riqueza. Nos arredores da cidade de Amoy ha montes d'onde se observa uma bonita vista e n'um val existe uma pedra chamada "rocking stone" que tem de notavel ser uma pedra muito grande tendo 15 a 20 metros de comprido e que está em equilibrio sobre outra de modo que uma pessoa a pode fazer oscillar

Rocking Stone

ROCKING STONE

Dizem mesmo que quando o vento é muito forte faz oscillar a pedra. Apesar d'esto phenomeno se dar ha muitos annos eu não gostaria de morar em duas casas que estão por debaixo

Visitei o sr Mencarini consul de Hespanha França e Portugal e fui a um concerto em casa de Mr. e Mme Vela
A casa e o jardim estavam bem illuminados com balões. No dia 28 de junho fui com Macedo e Couto agradecer os comprimentos abordo da "Champion"
e no dia 1 de julho as 5 da manhã saimos de Amoy, e navegamos em direcção a Swatow avista de terra e passando por dentro dos Brothers

Pag. 80

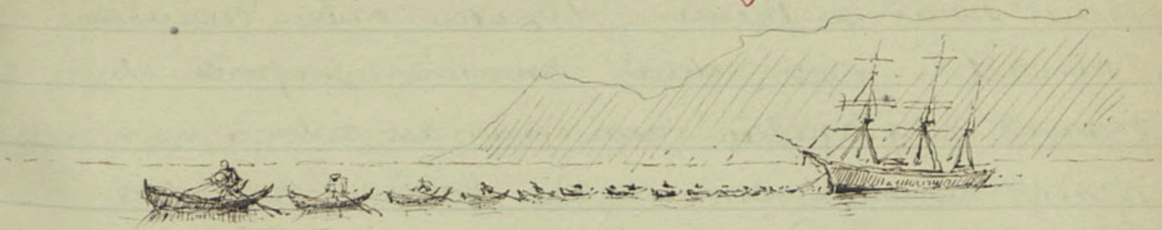
Swatow

1 de julho - Saimos de Amoy as 5^h da manhã e navegamos à vista da costa passando por dentro dos Brothers. As 9½ da noite tinhamos Lamock pelo traves. Vento SW fraco pouca vaga

2 de julho - As 5^h da manhã entramos em Swatow depois de tomar pratico e as 7 fundeamos em 8 braças de fundo com 45 de amarra. Fui a terra e vi a cidade china que è sujá e porca como Amoy, Comprei algumas photografias. Quando voltei abordo soube que tinha ali ido o Consul Allemão visitar o Commandante. Como este não se sentisse bem encarregou me de ir retribuir a visita. Vi que o consul era um barão que em 1882 tinha conhecido em Cantão e ali nos obsequiara muito. Jantamos 6 com Mr. Frazer acting consul. Estava o Consul allemão e um Mr Munroo que dizia ter fama por saber muito china. Fomos ao club e vi uma bonita vista d'um alto regressando abordo as 10.30 p.m

3 de julho. As 6 da manhã saimos de Swatow para Hong Kong. Pouca vaga, vento fraco e alguma chuva A meia noite passamos entre Pedro Blanco e a terra

Vôlta a Hongkong



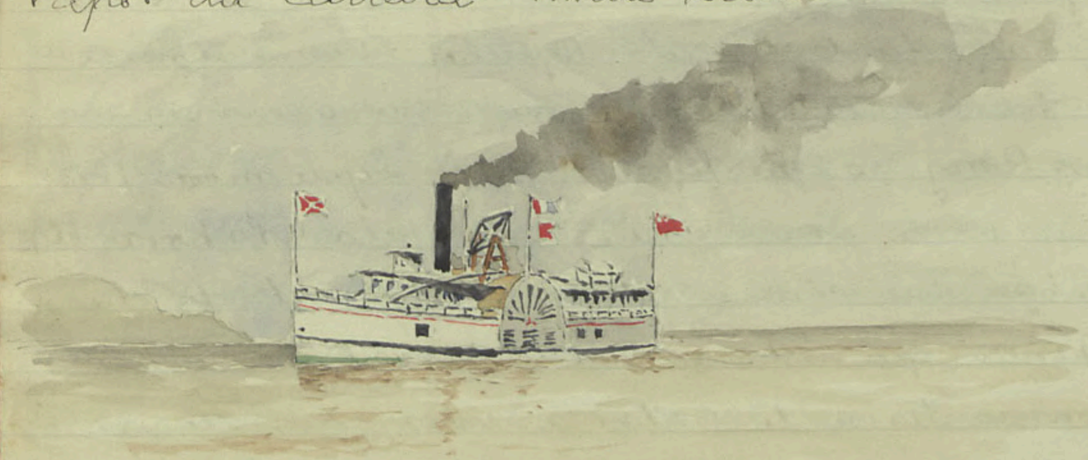
27 embarcações chinas rebocando uma barca em Swatow

4 de julho - Pelas 4h da manhã avistou-se dos vaus de proa o farol do cabo Aguilar. Diminuimos a marcha para preparar o navio para entrar em Hong Kong, o que fizemos por Lyeu moon pass amarrando em Victoria Bay pelas 10 horas da manhã. Fui com o Commandante abordo da "Estefania" que estava em Metropolitan Dock. Este navio tinha de voltar a entrar na doca secca por se ter encontrado podre o cadaste. As 3h.30 da tarde seguiu a Tamega para Macau onde chegou as 8 da noite. Fui para o Palacio do Governador onde ciei e com elle fui ao basar (parte china da cidade) que estava muito animado e com bonitas illuminacões

5 de julho - Vi do Palacio passar a procissão china que era muito grande pois gastou

Procissão do Dragão

duas horas a passar. Levava entre muitas e variadas coisas duas enormes serpentes de panno e papelão com grandes cabeças, e alguns chinas com ricos fatos bordados
16 de Julho - Passei n'este dia da "Tamega" à "Estefania" indo para Hong Kong no vapor da carreira "White Cloud"



VAPOR "WHITE CLOUD" DA CARREIRA DE MACAU A HONG KONG

A "Estefania" esteve todo o mez de Julho na doca concertando a popa e tendo a guarnição e officiaes em terra em varios edificios pertencentes às docas Os officiaes tinham um primeiro andar onde os quartos deitavam para uma varanda. Aproveitou-se tambem para concertar as caldeiras que estavam em mau estado e para collocar peões nas vergas que tinham o defeito de encostar à enxarcia

Saida de Cosmopolitan dock

sendo difficil braceal-os. Eu João Caldeira e José T. Almeida Carvalho tomavamos banhos de mar que é o mais agradavel sport de verão em Hong Kong. Iamos frequentemente a Hong Kong onde nas noites de luar tocava uma banda no Jardim Publico

10 de Agosto - Saiu o navio da doca e foi amarrar a uma boia que apesar de dizerem ser de confiança uma bella manhã, com bom tempo, largou a amarração e foi por o mar abaixo com o navio. Amarramos depois com os ferros do navio.

2 de Setembro - Fez se a experiencia da machina: saimos do porto de Hong Kong e demos volta pelo canal de West Lamma.

Com o Capelão Padre Sant Anna e medico Franco de Castro, fui jantar com o consul e depois passear com as sobrinhas a Kennedy Road que tem uma linda vista sobre a bahia.

3 de Setembro - Largamos do fundeadouro em frente da doca e navegamos para Victoria Bay. Rebentou o cabo do leme, a meio caminho no meio de quatro navios, mas safou se a rascada, por isso que a cana

Em Hong Kong

de leme se collocou rapidamente. Fundeamos em Victoria Bay com 30 braças da amarra de BB em 7 de fundo. Estavam no porto o couraçado francez "La Galissonière" um outro navio da mesma nação, a corveta americana "Ossipee" e uma canhoneira ingleza. No verão a maioria dos navios de guerra vão para os portos do norte e Japão. Á noite tocava a banda da Galissonière. Este navio tinha sofrido avarias no attaque aos fortes china de Foochau e estava em Hong Kong para concertar. Os operarios chinas recusaram-se a trabalhar de modo que as reparações eram feitas pelo pessoal de bordo a quem as docas tinham emprestado as ferramentas e oficinas.

4 de Setembro – Ás 8h entrou o cruzador francez "Villars" e salvamos com 13 tiros ao almirante Lespés

6 de Setembro – Esteve abordo o Consul Romano com as sobrinhas e varias pessoas.

7 de Setembro – Saimos para Macau fundeando na rada pelas 2h da tarde. Muito longe de terra – umas 3½ milhas com bastante balanço por vezes este fundeadouro nada tinha de agradavel. O comandante tinha a casa em terra e vinha cada semana estar dois ou tres dias

O "acau" do Alok. O xadrez

abordo. Eu também fiquei com a minha cama, em terra de sociedade com o machinista Roeder da Farmegoa, de modo que ficava dois dias a bordo e dois em terra. O serviço entre o navio e o porto interior era feito pela lancha "Taipa" que vinha abordo todas as manhãs e pelo "acau" do fornecedor Alok que todas as manhãs vinha trazer o pão e a carne. Este acau era uma pequena lorcha com velas de lona tripulado por dois homens e duas fortes raparigas que muitas vezes tinham de remar todo o caminho. Abordo jogava-se muito o xadrez de que havia tres taboleiros e dois livros o "Basterrau" do tenente Costa e o "Staunton" que eu comprei nos "Tin-tins" (especie da feira da Ladra de Lisboa) por meia pataca) Um dos que jogava

O ACAU DO ALOK

melhor era o machinista Madeira que não lia nenhum dos livros mas era notavelmente intelligente. O rancho saia muito barato. O rancheiro, machinista Braz conseguia só gastar a ração que era n'esse tempo de 6 mil reis por mez. Ás vezes ia

Tufão em Castle Peak

no bote do navio comprar o peixe abordo das lorchas que andavam a pescar e aconteceu por vezes ser levado pela corrente e ter de ir a lancha a vapor rebocal-o, de que resultava uma descompostura do Comandante

8 Setembro - Fui para terra e voltei no dia seguinte para bordo. Jantei com o governador Thomaz Rosa e estive com o Binatti abordo da Tamega

11 de Setembro - Por ter baixado muito o barometro fomos abrigarmos para o fundeadouro de Castle Peak ao norte da ilha de Lantao. Ali apanhamos de 11 : 12 um tufão bastante forte descendo o barometro a 737 mm (correcto) Estivemos a dois ferros aproados quasi sempre à maré apesar do muito vento. O tufão seguiu a marcha ordinaria d'estes temporaes sem nada de notavel.

A "ESTEFANIA" NO TUFÃO EM CASTLE PEAK
1884 11 SETEMBRO

Jantar no Hotel de Hong Kong

12 de Setembro - De Castle Peak viemos fundear em Hongkong. Com a mania das economias do rancheiro depois de cortadas as communicações com a terra em Macau por causa do tufão, passamos a ter de comer assorda de bolacha sardinhas de Nantes e bacalhau. Quando chegamos a Hong-Kong fomos jantar ao Hotel e sobretudo os guardas marinhas fazião o espanto dos hospedes pelo que comião. Estavam fundeados em Hong Kong os couraçados francezes "Atlantic" e "Galissonière" os cruzadores "Volta" e "Parceval" os navios inglezes "Vigilant" (aviso de rodas) "Sapphire" e "Midge" e "Esk".

15 de Setembro - Vieram cumprimentar-nos os officiaes do "Vigilant" e do regimento Buffs, cumprimentos que eu e Caldeira fomos agradecer. Estavamos fundeados perto da "Galissonière" que tinha o almirante Lespes abordo. Das 7 as 8.30 tocava a banda o que era agradavel e fazia apreciar ainda mais a belleza do porto nas noites de verão com os navios no porto cheio de luzes e as casas na encosta do monte illuminadas.

Rada de Macau - A procura de fundeadouro

15 a 27 de Setembro - Estivemos amarrados em Hongkong durante estes dias. Entraram no porto os navios de guerra inglezes "Audacious" e "Linnet", os francezes "Pluvier" e "Drac" e a corveta japoneza "Amaki" que já conheciamos de Shanghae.

27 de Setembro - Pelas 7h da manhã largamos de Hongkong para Macau com tempo enevoado e chuva. Chegamos à rada de Macau pouco depois do meio dia. Começamos a navegar em direcção ao sul de Lantao mas um aguaceiro e a nevoa fizeram-nos retroceder e seguir por Cap sing mun.

28 de Setembro a 6 de outubro. Tivemos alguns dias de chuva e vento SE fresco que fazia o navio dar balanço e interrompia as comunicações com a terra. No dia 4 fui na lancha "Sergio" verificar parte das sondagens da minha carta de Coloane que se acharam exactas e viu-se que o navio podia alì ancorar proximo à entrada do Sul do lado de Koho. Tendo receio do navio não poder sair d'ali nas marés d'aguas mortas fomos sondar as Nove Ilhas e achamos um logar bom para o navio a leste da maior ilha. Fomos a um baile no Gremio Militar e

Encalhe da Estefania

fiquei em terra até ao dia 6. Quando voltamos para bordo já o navio estava nas Nove Ilhas 10 de dezembro a 30 abril 1885 – Durante este tempo estivemos fundeados com 45 braças de amarra do ferro de estibordo a leste da Ponta Cabrita no ponto determinado pelos rumos verdadeiros seguintes Potoe 18°,5 SE Pico Lantao 70°,5 NE. Leste de Koho 4°SW. Ponta leste da Taipa 65° SE. N'este ponto o navio tocava no fundo algumas vezes nas marés de aguas vivas. Pela tarde do dia 30 o vento era leste fresco e tinham se durante o dia arriado vergas e mastareus de joanete. Ás 5h arriaram 15 braças de amarra e o navio ás 5h.30m aproou como devia á enchente proa que conservou até ás 6h.20m aproando novamente á vasante o que me causou estranheza a mim que estava no tombadilho. Observando com mais attenção algumas marcações e alinhamentos em terra vi que o navio ia "á garra" o que se confirmou quando o oficial de serviço Brito Soares mandou deitar o prumo. O navio seguia quasi á popa com a proa de NW4N O imediato Themudo mandou

Perdemos um ferro.

largar o ferro de bombordo e acender as caldêiras. D'este ferro porem só sairam pelo escovem umas 6 braças e o navio continua com os ferros á caceia, arrastando pelo fundo. Assim fomos andando em direcção a Macau até às 9 30 hora a que a machina começou a funccionar a rè. Metteu se dentro o ferro de bombordo e em seguida parou se a machina para suspender o de estibordo. Virando rapidamente o cabrestante veio só a amarra sem ferro. Este ficara no fundo com cinco braças de amarra por ter esta partido. Eu estava na ponte com o immediato que mandou andar a machina avante para dar volta por estibordo o que é claro não conseguiu por encalhar da proa. Começou então a andar a ré mas os ralos do condensador enchendo-se de lodo não permittiram o funccionamento da machina. Ficou o navio na mesma posição apesar de se ter largo o ferro de bombordo com 30 braças de amarra. Offereci-me para ir a terra no segundo escaler prevenir o Commandante pois percebi que não havia quem mandasse com geito. O escaler

O comandante vem para bordo.

tinha dois mastros mas com o vento à popa fresco que estava bastava-me o traquete

INDO A TERRA CHAMAR O COMANDANTE

Desembarquei na Praia Grande e mandei o escaler para o porto interior com ordem de mandar acender a lancha Taipá. Fui a casa do Comandante que ficou muito pouco contente com a noticia que lhe dei do navio estar encalhado e me disse: parece impossivel", um navio com quatro ferros á borda. Com o Comandante fui a casa do ajudante do Capitão do porto, tenente Talone, pedir para nos emprestar a lancha "Macau" e arranjar umas lorchas que pudessem servir para espiar os ferros. Pela 1.30 da manhã chegamos abordo da Estefania com o escaler

O. Kiu Kiang tenta prestar auxilio

a reboque e com a lancha "Sergio". Logo que o commandante chegou abordo mandou por promptos os ancorotes e viradores e arriar as vergas e mastaréus de gavea. Ás 4^h da manhã fui a terra mandar um telegramma para Hong Kong pedindo um rebocador. Os embarques e desembarques do navio eram difficeis por causa do estado do mar e da posição do navio, que na baixamar ficava muito fora d'agua. Ás 8 da manhã; o vapor "Kiu-Kiang" da carreira de Hong Kong içou os signaes H.F. que reconhecemos. Tentou varias vezes passarmos um cabo para alar o virador mas todos estes rebentaram

"Kiu-Kiang" diligenciando prestar auxilio

Virador no helice

e o vapor teve de seguir para Hong Kong sem nada conseguir apesar da boa vontade do seu commandante.
Ás 9.30 da manhã do dia 1 de maio voltei a terra para mandar outro telegrama ao rebocador.
Quando voltei abordo já a machina andava a ré e o ferro de bombordo estava em cima.
Por indicação do machinista Madeira para evitar o lodo no condensador, as bombas reaes estavam deitando agua para o porão, e eram d'ali alimentados o condensador. No preamar a agua no porto interior estava quasi á altura do caes o que me fez pensar que se não nos safassemos n'este preamar, seria difficil o desencalhe. Quando uma das lanchas a vapor estava passando um cabo para ajudar o navio a ir a ré, rebentou e embaraçou se na helice, o que fez que tivesse a machina de parar até ser o cabo cortado.
Largou se tambem a espia de estibordo que segurava um ancorote o qual estava n'uma lorcha prompto a largar. Parecia porem que o chicote tinha ficado preso na quilha visto que a lorcha vinha vindo a reboque. Mandou se então cortar a espia, mas da lorcha não

Mergulho com algumas praças

perceberam e largaram o ferro! Pudemos continuar a andar a ré e fundeamos em 4 braças de fundo marcando leste de Cao Chao por 16° NE Guia por 55° NW.

Creio que a amarra de estibordo partiu por não ter tornel fazer cocas e estar muito tempo no fundo sem ser revestada.

4 de Maio – Para ver o cabo enrolado no helice mergulhei assim como duas praças de marinhagem e dois chinas. A agua turva não deixava ver bem à profundidade de cerca de 4 metros e meio. Mergulhei umas seis vezes. Conseguimos cortar uns dez metros de cabo

Uma das vezes que mergulhei até abaixo do veio ao vir acima dei com a cabeça no caixilho do helice o que não achei nada agradavel para quem vem já com falta d'ar.

Tentou-se suspender o helice mas não

Na doca em Aberdeen

Foi possivel por estar o cabo entalado debaixo dos descanços do helice e não o deixar subir
6 de Maio – Largamos de Macau pela 1 hora da tarde e chegamos a Victoria Bay em HongKong ás 6. Estavam ali os navios de guerra: francez "Duchaffaud", austriaco "Nautilus" e "Champion", "Wivern" "Vigilant" e "Esk" inglezes.
7 de Maio – Salvamos á terra e fui agradecer os cumprimentos dos navios de guerra. Ao entrar no navio austriaco fallei ao oficial de serviço em francez e fiquei admirado delle me responder em portuguez: disse-me que tinha aprendido portuguez no Brazil. As 9.30 largamos para Aberdeen onde entramos na doca seca.
Limpou-se o fundo e tirou-se o cabo que estava enrolado no helice
9 de Maio – Saimos da doca e tivemos em seguida de fundiar por se ter enrascado uma espia no helice do rebocador "Flying Fish" que depois nos levou para Victoria Bay. Foi um mergulhador cortar a espia que se enrolou no helice do rebocador. Chegamos a HongKong pelas 4.30 da tarde. Mettemos

Partida para Lisboà

carvão e mantimentos e regalarmos os chronometros pelo balão de Kowloon.

14 de Maio - Largamos para Macau as 2 da tarde fundeando na rada pelas 6'. em 4 braças de fundo. Despedime de todos os meus conhecimentos em Macau e preparamos-nos para a partida para Lisboa

A CORVETA "ESTEFANIA" LARGANDO PARA LISBOA

17 de Maio 1885 - Pouco depois do meio dia largaram de bordo muitas pessoas que nas lanchas "Macau" e "Taipa" tinham vindo despedir-se. Suspendemos e seguimos até à 1.30 h m sob as indicações do pratico. Este desembarcou e marcamos o ponto de partida por 36° SE e a 2 milhas da ilha

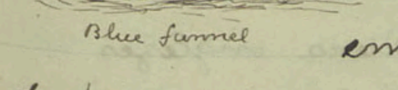
Macau a Singapura

de Potoe. Estava vento leste fresco. Largou-se todo o panno e começamos a navegar em direcção a Singapura com a velocidade de 11 milhas por hora o que para este navio era muito bom. Para a noite acalmou o vento e teve de se ferrar o panno. Mar chão e vento fraco pela proa. Trovoadas. Durante a noite acompanhou-nos um vapor que pelas 5 da manhã do dia 18 estava pelo nosso traves de E.B. e depois nos passou adiante.

Latitudes e Longitudes
Macau a Singapura

18. maio	19°. 9' N	111°. 23' E
19 —	15. 52	110. 50
20 —	13. 16	111. 12
21 —	10. 59	109. 02
22 —	7. 59	107. 46
23 —	4. 59	106. 25 Δ
24 —	2. 08	104. 39
25 —	Entrando em Singapura	

Tivemos o mesmo tempo até ao dia 21. N'este dia pela manhã rondou o vento para o sudoeste. Avistaram-se tres vapores navegando para o norte dois por bombordo e um por estibordo. Á vista os cabos Falso Varella e Padarany. Vimos algumas embarcações de pesca



Blue funnel

Em Singapura

22 de Maio - Pela 1 hora da tarde avistou se a ilha de "Ceicer de Mer" por estibordo da proa e pelas 3^h a ilha de Catwick

23 de Maio - Ceu encoberto, tempo de trovoadas. Não houve sol para observações

24 de Maio - Ás 6^h da manhã avistou se terra pela proa que depois se reconheceu ser Pulo Aor mudou se de rumo e passamos as 10^h a leste d'esta ilha. No quarto das 16 as 20 avistou se um vapor navegando para o norte. Continuamos à vista de terra e às 3.30 da manhã avistou se pela amura de BB. o farol de Hasbrough na Pedra Branca. Com magnifico tempo continuamos a navegar em direcção a Singapura onde as 8^h.30 fundeamos em 13 braças de fundo

TRANSPORTE FRANCEZ

"INVINCIBLE" e "AUDACIOUS"
NAVIO ALMIRANTE INGLEZ

Estavam em Singapura os navios de guerra inglezes "Invincible" "Cleopatra" Rambler e "Espiegle", Curaçoa e Espoir"

25 de Maio - Ás 8^h da manhã salvamos à terra

Estreito de Malaca

com 21 tiros e ás 10 horas suspendemos e seguimos para o porto interior onde atracamos á Borneo Wharf para metter carvão. Atestamos os paióes com 270 toneladas e voltamos a fundear no porto (Roads) no dia 27 as 9.30 da manhã Demoramos nos em Singapura o tempo indispensavel para metter carvão e limpar o navio que eram cinco dias. Depois de metter carvão era necessario lavar roupa e macas e em seguida fazer a aguada visto n'estes navios antigos se não poder contar com os destilladores.

FAROL DE UMA BRAÇA — ESTREITO DE MALACA

Aproveitamos estes dias para ver a cidade assistir aos sports em Orampo Gardens onde havia varios courts de tennis e jogos de cricket. visitar o jardim botanico que é muito bonito e variar da comida de bordo jantando no Hotel installado n'um edificio das missões portuguezas. Tambem aproveitavamos para tomar banho no hotel onde havia uma tinas de louça e uma especie de batedouros para

Homem ao Mar!

deitar agua pela cabeça

30 de Maio 1885 – Pelas 7h da manhã içou se o signal PT e pouco depois veio o piloto. As 9h suspendemos atravessamos o porto interior e saimos para o Estreito de Malaca. Esta entrada de Singapura é uma coisa linda. As 11h largamos o pratico perto de Sultan Shoal. Marcamos dois pontos ao meio dia e fizemos d'ali ponto de partida. Durante a noite avistamos os faroes da costa e pelas 5.45 da manhã de 31 avistamos pela proa o farol de uma braça. Guinamos 3° para bombordo e às 6h36 passamos pelo travez a uns 3/4 de milha mas bastante perto para que do farol içassem o signal MRG (não se approxime muito). A corrente sem que dessemos por isso ia nos atirando para cima do baixo. O signal do farol não foi por nós reconhecido ao principio porque só viamos as bandeiras MR que querem dizer "veja se pode passar um virador" e certamente não era isto o que

HOMEM AO MAR! ARRIANDO UMA BALEIRA

Encarregado de pilotagem

nos desejaram communicar. Escusado será dizer que logo que descobrimos o galhardete G guinamos para W. Eu fazia quarto de alva com o 1º tenente Valle e era ajudante do tenente Godinho de Faria na pilotagem. Este porem veio quasi sempre doente e eu navegava o navio apesar de ser guarda marinha e haver abordo seis primeiros tenentes e um segundo.

1 de junho. Navegando com a ilha de Sumatra à vista por bombordo vemos um patacho

Pouco depois da 1 hora caiu ao mar um 2º marinheiro do talabardão do tombadilho. Deitaram-se ao mar boias de salvação e arriou-se a baleeira que facilmente apanhou o homem visto estar bom tempo e mar plano. O homem caiu à 1h 7m e as 1h 20m estava a baleeira içada e o navio a caminho

TENTANDO NAVEGAR À VELA

Ventos contrarios

2 de junho – A 1ª da manhã marcou-se Pulo Away a 8' por 38° SW e pouco depois começou o navio a dar bastante balanço. A 5 da manhã começavam aguaceiros e vento do quadrante Sudoeste. Já davamos balanços de 15 e 17 graos.

ARRASTANDO O CARVÃO NA COBERTA

Desde 2 a 5 de junho continuamos com vento pela proa e grandes balanços attingindo 17° para cada bordo. Na noite de 4 para 5 o mar partiu algumas taboas do paves e o navio andava só 3½ a 4 milhas. As enxarcias reaes tinham muito espacho porque os mastros foram cortados depois de viagem em que o navio desarvorou quando ia assistir à inauguração do canal de Suez. Depois d'essa epocha a "Estefania" adquirira a fama de ter pouca estabelidade.

EM 7 DE JUNHO 1916

Os peões das vergas

Devido ao espalho da enxarcia real as vergas não bracavam bem à bolina e por isso nas docas em Hongkong se tinham collocados peões nas vergas de papafigos para as levar mais avante. Com os grandes balanços d'estes dias um peão partiu e caiu ao convez não ferindo felizmente ninguem. Tirou-se o peão da outra verga para não acontecer o mesmo e ficaram os papafigos à antiga com troça e boça.

No dia 5 de junho esteve a machina parada da 1h às 3h.30m para apertar uma chumaceira.

Ao meio dia tinham-se largo gaveas papafigos latinos e velas de proa, mas tiveram de se ferrar por ser muito desfavoravel a proa que o navio fazia. Começamos a ter receio que o carvão não chegasse até Ceylão. O tempo melhorou mas no dia 6 ao meio dia estavamos em 5°.52' de latitude e 85°.21' de longitude só tinhamos 86 toneladas de carvão e o balanço de popa à proa não nos deixava andar mais de 6 milhas por hora. Os paiois de carvão tem uns tubos que o atravessam creio que do condensador de modo que passados

Passagem do carvão pela coberta

poucos dias de viagem para fornecer à machina as 40 toneladas diarias que necessita, tinhamos de tornar a tirar o carvão dos paioes pelos agulheiros de vante, com baldes e ir deital-o nos agulheiros de ré. Este serviço estava nesta occasião sendo feito por 42 praças de marinhagem e pode imaginar-se o barulho dos baldes de ferro a ser arrastados pela coberta, e a porcaria de pó de carvão. Isto passava-se em frente do meu alojamento. Eu tirava os lençoes da cama e guardava as minhas coisas nas malas passando a viver n'uma carvoeira. A estas praças dava-se uma gratificação em dinheiro e vinho o que fazia augmentar o barulho que faziam.

7 de junho - Depois do meio dia o navio começou a andar menos e tornou-se evidente que o carvão não chegava para ir até Ponta de Galles. Resolveu-se navegar à vela e guardar o pouco carvão que tinhamos para entrar em qualquer porto que conseguissemos demandar. Puzeram-se à cunha os mastareus de joanete e pelas 6.20 da tarde parou a machina e começamos a navegar á vela com o traquete, velacho e gaveas

Cheiro de terra

nos primeiros rizes, dois latinos e duas velas de proa, em direcção a Trincomalee, porto na costa nordeste da ilha e então sede da Estação Naval Inglesa do Oceano Indico.

Latitudes e Longitudes
Singapura a Trincomalee

31-Maio	lat. 3°38' N	100°26'
1-Junho	"	5.50	97°8'
2- "	"	5.50	93.55 △
3 - "	"	4.53	91.30
4 "	"	4 31 △	89. 1
5 "	"	4.54	87.14
6 "	"	5.52	85.21
7 "	"	5.42	83.18
8 "	"	6.43	82.39
9 " Entrada em Trincomalee			

8 de julho Quando as 4 horas da manhã entrei de quarto sentia-se um forte cheiro a terra, como a tão grande distância nunca tinha sentido. É certo que estavamos nos tropicos e a sotavento d'uma das ilhas mais ferteis do mundo. mas ainda não se via terra. Quando o tenente Pereira me entregou o quarto fiz-lhe notar que o navio ia muito arribado ao que elle me respondeu com o ditado "quem anda barlaventea" o que n'este caso não

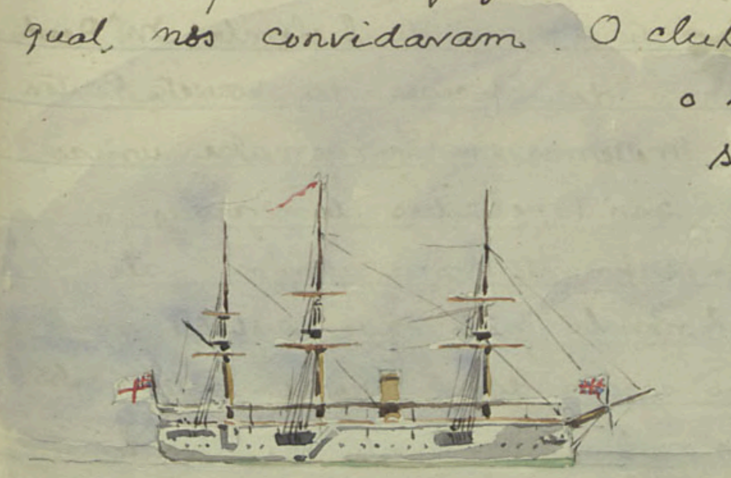
PARA TRINCOMALEE 8 JULHO

Chegada a Trincomalee

era verdade por isso que ele quasi navegava em mais de oito quartas. Quando amanheceu largou-se o resto do panno deitando as gaveas fora dos rizes. Havia abordo 37 toneladas de carvão. O resto do vapor que hontem havia nas caldeiras foi aproveitado para destillar produzindo 1.000 litros d'agua. Quando ás 8 horas sai de quarto avistava-se terra á WNW.
Pouco depois do meio dia do dia 9 de junho acenderam-se as caldeiras e como o mar estivesse plano e os tubos da Caldeira limpos começamos pouco depois a andar com a velocidade de 10,5 em direcção a Trincomalee onde ás 2 horas fundeamos em Nicholson Cove. Por ordem do comandante fui na baleeira ao porto interior cumprimentar o Governador que é tambem commandante da corveta Briton aqui ancorada. Era um oficial muito amavel que me disse que podiamos entrar no porto interior e estava prompto a fornecer-nos tudo que nos fosse necessario. Voltei para bordo e ás 4.50 fomos fundear no porto interior perto do navio inglez. O porto é o melhor porto natural da ilha de Ceylão

Em Trincomalee

muito abrigado e de facil entrada. Fundeamos em 13 braças de fundo com 27 de amarra. Fui à ilha onde os officiaes inglezes tinham um club para o qual nos convidaram. O club é pobre, mas é o unico sitio onde se póde estar agradavelmente e à fresca. A povoação consta de ruas com quarteirões de arvores.



"BRITON"

Casa de pedra e cal só vi a do Store Keeper. O fornecedor que éra homem importante vivia n'uma espelunca.
No domingo tivemos missa a bordo como de costume. A guarnição do navio bem vestida com os uniformes brancos feitos em Macau tinha um bonito aspecto. Vieram abordo muitos indigenas e um velho disse-nos que sabia pelo pae que os portuguezes tinham sido donos de Ceylão antes dos inglezes. Alguns sabiam varias palavras portuguezas.

BARCO DE TRINCOMALEE

Partida para Colombo

No dia 13 de junho fui com Brito Soares e Caldeira despedirmos das auctoridades, isto é do Store Keeper e do delegado do governo de Colombo Mr Reed, e dos officiaes da corveta "Briton". Mettemos em Trincomalee umas 200 toneladas de carvão, o sufficiente para irmos até Colombo, porto que substituiu

RUA DE TRINCOMALEE

Ponta de Galles como escala dos navios em caminho para o Oriente. Colombo era tanto ou mais desabrigado do que Ponta de Galles, mas os molhes de abrigo tornaram-no um fundeadouro seguro. Pelas 4h da tarde suspendemos e navegamos a sair do porto. Meia hora mais tarde largavamos o pratico e seguimos a contornar a costa d'esta linda ilha.

CARRO EM QUE SE VAE DE TRINCOMALEE A KANDY EM TRES DIAS E TRES NOITES FICANDO COM O CORPO N'UMA SALADA

14 de junho - Vento fresco da monsão SW. Arriaram-se mastareos de joanete, vergas de gavea sobre os arcos de gavea e preparamo-nos para acachapar os respectivos mastareus. Ao meio dia estavamos

Amarrações de Colombo

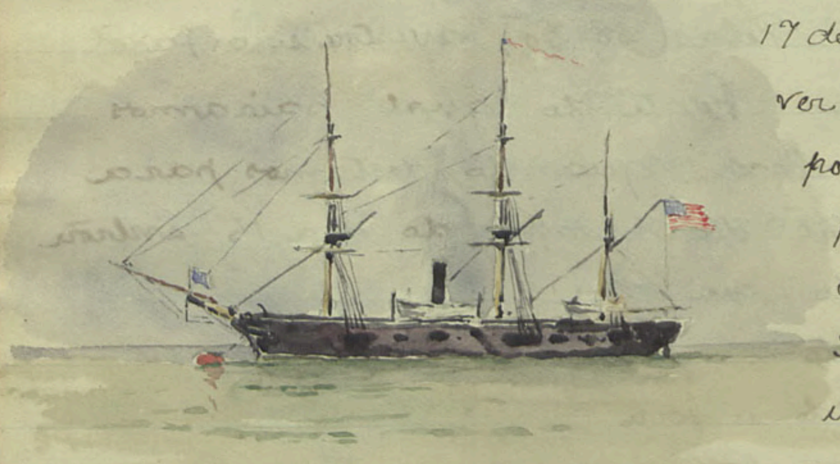
em $6^{\circ}42'$ de latitude e $81^{\circ}57'$ de longitude. Avistamos dois vapores navegando para leste. As 3^{h} viu-se o farol de Little Bassa que ás 5^{h} estava pelo travez e ás $8^{h}30$ avistou-se o de Great Bassa que deixou de se ver pela $1^{h}30^{m}$ da manhã de 15 de Junho. Fizeram-se os mastareus á cunha e collocaram-se sobre as pegas as vergas de gavea. As 3^{h} da tarde passamos o farol de Ponta de Galles. Viram-se varios vapores. Pelas $8^{h}30^{m}$ avistou-se o farol de Colombo em frente do qual pairamos até ao amanhecer quando destamos para terra. As $6^{h}30^{m}$ da manhã do dia 16 embarcou o piloto abordo que nos amarrou no porto a uma boia, e largando o ferro de estibordo que ficou com o mordedouro aberto; isto para o caso frequente de partir a amarração da boia

VAPOR DA "DUCAL LINE"

TRINCOMALEE

Colombo

que é ligada ao fundo por um parafuso fixo na areia. Pela popa deitou-se um ancorote e espia que vieram de terra, afim de conservar o navio aproado ao vento. De tarde fui a terra passear com o Baldeira. É muito bonita e pitoresca a cidade. Tem uns lagos de agua doce onde navegam pequenas embarcações e um passeio á beiramar "Galle face walk" muito bonito onde as ondas quebram constantemente n'uma grande praia. No porto estava trabalhando uma draga com batelões a vapor que iam descarregar fora do porto. Ás 10h entrou a corveta americana "Marion" vinda de Aden.



CORVETA AMERICANA "MARION"

17 de junho – Fui ver as obras do porto e os "Titans" para a collocação dos blocos do molhe. São dois "Titans" um para collocar os blocos no sentido do comprimento e outro na perpendicular. N'esta occasião estavam as obras paradas creio que por

Excursão a Kandy

causa da monsão
18 de junho. Fui com o Caldeira a Kandy cidade no interior. É uma viagem de

EMBARCAÇÃO DE CEYLÃO

quatro horas em caminho de ferro através d'uma linda região coberta de arvoredo tropical. A linha ferrea é de difficil construcção devido a ser em rampa e através d'um paiz montanhoso. A via passa na escosta d'um monte sobre um precipicio Sensation rock que faz uma certa impressão. Na estação antes do precipicio verifica-se o estado do material batendo com um martello nos eixos e rodas. Em Kandy fomos para o Queen's Hotel situado em frente do lago. A vegetação é tudo quanto ha de mais bonito para o que muito concorrem os duzentos dias de chuva que ali ha cada anno

Rapazes quem veem abordo em pequenas canoas merguelhar para apanhar moedas de prata e dançar cantando Zingala Zingala di có e di mé, batendo com as mãos na cabeça e com os braços contra o corpo.

SENSATION ROCK

Os singalenses

Tomamos uma carruagem e fomos ao Jardim Botanico afastado umas 3 ½ milhas da cidade. Ha ali grande variadade e lindas plantas, sendo notaveis os enormes bambus. Eu medi alguns com 60 centimetros de circumferencia e notei que os indigenas se serviam de bocados cortados entre dois nós para guardar coisas. Os indigenas tem bonitas feições e creio que os Singalenses são dos mais perfeitos indios como formas esculpturaes. Os homens com uma especie de saia curta e muito grandes penteados com pentes de tartaruga na cabeça parecem ao principio mulheres com barba e bigode.

QUEBRA MAR DE COLOMBO VISTO DE CIMA DO TITAN

Temporaes da monsão

19 de junho - Voltamos de Kandy para Colombo e fomos para bordo n'um barco indigenas. Estes barcos são feitos de um tronco e augmentados em altura com taboas. Para ter estabilidade tem um pau parallelo sustentado duas vigas. 24 e 25 de junho. Tem havido bastante mar e o quebramar é batido pelas vagas que saltam a grande altura. Por mandado do commandante tenho ido abordo dos vapores que chegam saber informações do tempo e todos me informavam haver monção sudoeste extraordinariamente violenta

EMBARCAÇÃO DE COLOMBO

Muitos navios chegam com avarias nas embarcações, no leme, na borda, etc. O mar de encontro ao quebra mar fazia lembrar a boca do inferno em Cascaes, em dias de mau tempo

O MAR SALTANDO O QUEBRAMAR

No dia 26 pelas 7h da manhã um aguaceiro que não pareceu muito forte, fez partir a

Rebentam as amarras.

A amarra que estava dada à boia, pelo elo seguinte à manilha das 15 braças e pouco depois partiu tambem a amarra do ferro de estibordo que estava no fundo. Largou-se immediatamente o ferro de bombordo que segurou o navio. A espia da popa tambem foi larga por obstar a que o navio aproasse ao vento.

EM PERIGO DE ENCALHAR POR REBENTAREM AS AMARRAS

Passaram em seguida as embarcações uma espia à boia e accenderam as caldeiras, e poz-se o ferro da roça a bombordo prompto a largar. Fui a terra prevenir o Master Attendant e como o não encontrasse trouxe um pratico que dirigiu a amarração do navio à boia com o auxilio da machina do navio e algumas embarcações de terra. É curioso como as amarras que resistiram ao tufão na China partiram

Cholera a bordo

tão facilmente aqui. Ás 2 da tarde partiu o varador da corveta Americana Marion e a machina começando a andar enrascou o helice no cabo
Continuamos em Colombo à espera de bom tempo.
Alem do carvão dos paioes mettemos 200 toneladas na coberta, isto é defronte do meu alojamento.
No dia 4 de julho porem foi atacado um fogueiro por um ataque fulminante de Cholera que o matou em 14 horas. O medico do porto que veio abordo declarou que não era bem cholera mas que o melhor era sairmos imediatamente do porto deitar o corpo ao mar e desinfectar o navio. Deu nos uma carta de saude limpa
5 de julho – Pelas 8.50 da manhã largamos da boia e saimos do porto onde estavam cinco vapores da Companhia Peninsular e Oriental e dois das Messageries Maritimes. Ás 11 horas parou a machina e deitou se ao mar o morto. Resolveu o Comandante não seguir directamente para Aden contra a força da monção mas ir ao sul do equador procurar o geral sueste para fazer parte do caminho à vela. Saimos de Colombo com 545 toneladas de carvão · o que dava para

Partida de Ceylão

bastantes dias de viagem. O peso do carvão na coberta fasia porem alquebrar um pouco o navio e dava logar a um barulho do veio que eu a principio julguei fosse devido a um esforço que o fizesse partir.

6 de Julho – Continua bom tempo e vento oeste regular Com latinos e velas de proa andamos 8 milhas por hora

13 A 15 DE JULHO COM O VENTO GERAL SUESTE 3 A 5 MILHAS POR HORA

Tivemos muito balanço ate ao dia 9 de julho N'este dia quando pela manhã fiz o calculo do ponto aproximado pelo methodo de Villarceau vi que encontrava uma corrente extraordinaria de umas 60 milhas que n'este região era impossivel. Depois de fazer o calculo varias vezes concluiu que tinha errado um

Engano na leitura do sextante

grau na leitura do sextante. Dei aos outros officiaes para fazerem o calculo esta altura correcta, mas fiquei sempre na duvida o que neste dia me contrariava por devermos passar junto ao archipelago de Chagos onde ha baixos. Quando ao meio dia fomos entregar o ponto ao Commandante e se pôs este na carta vimos que estavamos a pequena distancia d'um baixo. O tenente Pereira olhando para o mar por uma das varandas da popa disse "até a agua parece descorada". Eu que a ninguem tinha dito do erro na altura não estava nada satisfeito. Fui para os vaus de proa e e as 4^h 30^m da tarde avistei a ilha de Pero Banhos o que era signal de estar o calculo certo. Fiquei muito contente

As 6^h da manhã do dia 11 começamos a navegar à vela apagando-se as caldeiras.

13 de Julho - Temos continuado a navegar à vela com o bonito tempo do geral sueste. Ceu azul de cumulos soltos e vento bonançoso. Acabou o barulho da machina e a porcaria do carvão. Parece que o navio está fundeado sentindo-se apenas uma pequena inclinação para sotavento. Com vento de força 5 andamos

No geral Sueste

uma media de 5,5 milhas por hora. Levamos todo o panno largo que no quarto d'alva aferis segundo as indicações do "Seamanship" de Nares. Vae acesa uma caldeira para destilar que produz 4 toneladas de agua doce por dia com 240 Kilog. de carvão. O custo de cada tonelada d'agua é de 10 shillings com o carvão a 36

<u>Latitudes</u> e <u>Longitudes</u>

Colombo a Mahé

5 julho	6.42 N	79°35'
6 "	4.20	78.19
7 "	2.60	77.03
8 "	0° 7'S	75.10
9 "	2° 55'	77.28
10 "	4.42	72.27
11 "	5.57	70.06
12 "	6.57	68.06
13 "	7.18	65.41
14 "	7.09	63.41
15 "	6.47	61.53
16 "	6.18	58.53
17 "	4.59	56.09
18 "	4.36	55.36

(Passei pela primeira vez para o hemisferio sul)

chegada a Mahé

15 de julho - Das 4 horas da manhã em diante começaram a aparecer aguaceiros ao sueste dando algum vento e chuva. Como o tenente Faria estivesse melhor deixei de ser o encarregado da navegação. Começou a passagem de carvão pela coberta que é sempre desagradavel e porco

16 de julho - Bom tempo.

Com vento e mar a favor an damos n'esta singradura 182 milh

Transporte de carvão do paiol do Fiel para a machina.

17 de julho - Continuamos á vela até ás 8-10 hora a que se ac

15 DE JULHO 9½ MILHAS POR HORA

cenderam as caldeiras começando as 10 a funccionar a machina visto termos resolvido ir a Mahe attestar de carvão. Á vela e a vapor andavamos entre 10½ e 11 milhas por hora. As 6^h da manhã do dia 18 paramos para sondar. Achou se fundo de coral em 30 braças A agua tenha uma côr prateada e indicava pouco fundo. Na occasião de estarmos parados vimos uns

A 11 MILHAS

Chegada a Mahe

grandes tubarões. Appareceram uns passaros brancos com o rabo muito comprido. Depois de sondar continuamos a andar á vela e a vapor com uma velocidade de $10\frac{1}{2}$ a 11 milhas. Ao meio dia viu-se terra que depois se reconheceu ser a ilha Frigate. Foram-se depois vendo as outras ilhas do archipelago das Seychelles e quando descobri uma duvida a respeito da ilha Chimney

A SONDAR

parti a cabeça na escada do tombadilho. Ferrou-se o panno e ás 5.h 30m paramos entre a ilha de Sant'Anna e Mahe e ahi recebemos o pratico que nos fundeou no porto interior com 30 braças de amarra do ferro de estibordo. Durante a nossa permanencia em Mahe fui varias vezes a terra. Não encontrei nada de notavel. Ha muita vegetação mas as casas são reles. A unica curiosa que aqui ha é o "cocoa de mer" que é uma palmeira que dá cocos dois a dois pegados: cada folha gasta

As fontes mysteriosas

sete annos a crescer. Encontramos aqui o vapor "Sidney" das Messageries com tropa para Madagascar. Não pudemos metter carvão por só existirem 50 toneladas de Cardiff destinadas á esquadra ingleza. Um dia o machinista Cruz veio de passear em terra e disse que n'esta terra espetando um bambu ou cana no chão começava a sair agua. Não acreditei mas fui passar ao campo e vi effectivamente umas canas espetadas

A 9½ MILHAS AVISTA DA COSTA ORIENTAL D'AFRICA
(RED STONELESS COUNTRY)

no chão e agua a sair em repucho. Saltei o arame farpado que cercava o terreno puxei pela cana e vi que estava espetada .... n'um cano de chumbo! 20 de julho. Accendeu se ás 5.30 da manhã suspendemos o ferro de bombordo depois o de estibordo; ás 9.45 começamos a navegar e ás

RIZANDO O VELACHO 26 DE JULHO

16h15 largamos o pratico. Pouco depois do meio dia deixou a machina de funccionar e seguimos à vela em direcção a Aden. Durante 24 horas conservamos uma das caldeiras accesa para distillar. 22 de julho - Bom tempo. O vento vae abonançando e rondando para o Sudoeste o que indica que estamos na zona de transição para a Monção de SW. Todo o panno largo. Passamos novamente a linha voltando para o Hemispherio Norte. Esteve parte da tripulação empregada no transporte de carvão do paiol do panno para o paiol de carvão de vante.

<u>Latitudes</u> e <u>Longitudes</u>
Mahé a Aden

20 julho	4°.21' S	55°.23'
21 "	2.21 "	53.41
22 "	0.59 S	51.18
23 "	0.45 N	48.55
24 "	3.43 "	49.05
25 "	6.19 "	49.12
26 "	10.00 "	51.31

23 de julho - Bom tempo. Vento Sudoeste fresco. Metteram

Na Monção Sudoeste

se os cutelos dentros e ferravam-se os sobres vindo as vergas ao convez - 24 de julho - Bom tempo, pequenos aguaceiros desappareceu a helice da barca patente, julgo levada por um tubarão.

RIZANDO A GAVIA

25 de julho - Bello tempo - Pelas 9h30 da manhã quando fui render o tenente Pereira para almoçar vi terra por bombordo que reconhecemos depois ser Somali (red stoneless country) O navio pelas 11 horas andava 10 milhas. Começamos a afastar-nos da terra. Ceu quasi limpo até ao meia ~~noite~~ dia, depois cumulus e cumulo-cirrus com apparencia de vento! De tarde

1º Vol.

A 11 milhas por hora

céu pedrento e o mar e vento augmentando. Com vento SSW frescalhão o navio anda 10 milhas em gaveas, joanetes traquete e bujarrona.

26 de Julho – Atmosphera de stratus transparentes e cumulos soltos encinzeirada para o sudoeste. O barometro baixou. Ás 4h e 15m rebentou a escota do joanete de proa que mandei ferrar e arriar depois ao convez e ás 8.30 quando se mudou de rumo rebentou a escota do velacho a bombordo. Arriou se a verga e rizou se a vela. O traquete redondo foi substituido por se ter roto e em seguida rizou se a gavea.

O navio dá grandes balanços de 22 graos para sotavento chegando por vezes a 30.

A terra que devia ver-se pouco depois do meio dia não se avistou senão ás 8.30 da noite devido a uma forte corrente que um calculo de angulo horario feito ás 2h.40m indicava. O vento era duro e a atmosphera estava limpa apparecendo raros cirrus e stratus transparentes. De tarde o navio andava 11 milhas o que é uma optima velocidade considerando que o navio tem a resistencia do helice que não se suspendeu com receio de que houvesse depois difficuldade em arrial-o. A inclinação para

Dobrando o Cabo Guardafui

sotavento é de 7 graos e o mar está plano creio que devido à proximidade da terra. O barometro continuou baixando até 757 millimetros. Pelas 8·30 quando se avistou terra viu se um cabo que se suppoz ser o Raz Hafun mas que de manhã se reconheceu ter sido o Guardafui quando a terra desappareceu por bombordo. De tarde com a gavea arriada sobre a pega ia o navio andando 10 milhas. A meia noite pareceu nos estar ensacados e por isso

DOBRANDO O CABO GUARDAFUI
BALANÇOS DE 35 GRAOS PARA SOTAVENTO

se poz a machina a andar ferramos o panno e derriamos nos de terra chegando a fazer uma proa de ESE. O navio deu nesta occasião muito balanço. No quarto d'alva do dia 28 que foi feito pelo Caldeira e por mim reconhecemos ao

Em Aden

amanhecer que já não havia terra para oeste e que deviamos deitar a oeste. Largamos os latonos para aguentar o navio no balanço mas apesar d'isso ao atravessar ao mar o navio deu enormes balanços que attingeram 35° para sotavento. Estava-se na baldeação e a agua baldes e gente tudo foi parar contra a amurada de sotavento. Nos camarotes e camaras tudo foi parar a sotavento causando grande barulho e confusão. Pouco a pouco ao abrigo do Cabo Guardafui o mar foi se tornando plano e o vento acalmou fazendo um contraste com o tempo que tinhamos poucas horas antes. Começamos a sentir muito calor. No dia 29 de manhã chegamos a Aden. Depois de esperar o pratico, fundeados fóra do porto, fomos sob a direcção d'elle para o porto interior onde fundeamos com 30 braças do ferro de E.B. e amarramos da popa a uma bóia com quatro viradores de linho dobrados. Em Aden estavam e estiveram os dias que ali nos demoramos os navios de guerra: couraçado francez "Bayard" que conduzia para França o corpo do Almirante Courbet morto durante a campanha da China, as canhoneiras "Parceval" e "Lynx" o navio inglez "Sphinx", o italiano "Andrea Provana"

Os tanques de Aden cheios

NO MAR VERMELHO
COM O APPARELHO EM BAIXO
5 DE AGOSTO 1885

e outro que ia para a reles colonia italiana de Assab.
Tornei a ser o encarregado da navegação do navio. Regulei os chronometros por alturas do sol tomadas no horisonte artificial em terra nos dias 29 de julho e 3 de agósto. Tive occasião de ver melhor Aden indo de carruagem até ás cidade e aos Tanques ou reservatorios d'agua que agora estavam quasi cheios o que não acontecia ha muitos annos, devido ás chuvas a que deram logar os extraordinarios temporaes havidos esta monção no Oceano Indico.
A agua em Aden é muito escassa e aquella de

O café de Moka

os navios se abastecem è destillada da agua do mar e por isso bastante cara. Na cidade arabe vi varias filas de camellos deitados à espera que os seus donos os mandassem marchar. É o principal meio de transporte da região. Os navios veem a Aden em geral para receber carvão mas alguns embarcam café vindo de Moka, ou vindo de Java e tornado aqui a embarcar fingindo que vem de Moka. Aden è muito quente mas è um calor secco que è debilitante mas não insalubre. Os inglezes tem aqui bastantes tropas brancas. O aspecto do paiz è desagradavel pela aridez e a cor do terreno assemelha-se a S. Vicente de Cabo Verde. Por ordem do Commandante fui pedir e obtive do Capitão do porto cartas do Mar Vermelho com indicações de ventos e correntes.
No dia 4 de agosto de 1885 saimos de Aden para Suez pelas 11 horas da manhã. Fora do porto fizemos uma tabella de desvios por isso que convinha ir navegar no mar Vermelho com as agulhas bem reguladas. Pela meia noite entramos no Mar Vermelho pelo Small Strait de Babelmandeb passando por nós n'essa occasião

Passagem do Mar Vermelho

o couraçado francez "Bayard". Como na parte norte do Mar Vermelho sopra as vezes vento norte muito fresco mandou o commandante arrear o apparelho ficando os mastareus de gavea acachapados e as vergas sobre os arcos de gavea. Felizmente tivemos quasi sempre calma e as agulhas estavam tão bem reguladas que n'este estreito mar andamos tres dias sem alterar o rumo o que è honroso para o encarregado da navegação. Vimos quasi todos os dias umas manchas amarelladas na agua o que creio eram ovas de peixe. O calor è no Mar Vermelho em Agosto sempre grande e a temperatura pouco refresca de noite. É calor secco bem mais supportavel do que o calor humido. A agua do mar tambem tem uma elevada temperatura de modo que os banhos sò nos refrescam pela evaporação. Quasi toda a gente dorme em esteiras sobre o convez e trata-se de refrescar a casa das machinas e caldeiras com ventiladores tendo nòs feito um d'um cutello de gavea. O serviço da passagem de carvão nas cobertas e paioes è uma

O farol de Port Said

coisa horrorosa e devido a elle morreu com uma pneumonia um rapaz signaleiro muito sympathico. No estreito de Jubal encontramos como de costume vento norte mar relativamente fraco. Chegamos a Suez pelo meio dia do dia 12 de agosto, foi-nos enviado um guarda de saude para bordo e ficamos um dia de observação

<u>Latitudes</u> e <u>Longitudes</u>

Aden a Suez

4 agosto	12°.41 N	44°.55'
5 "	14.11	42.50
6 "	16.53	40.57
7 "	19.42	39.26
8 "	22.28	37.38
9 "	24.48	36.01
10 "	27.22	34.19
11 "	29.35	32.32
12 "	chegada a Suez as 12h	

Como a agua estava muito clara tive occasião pela primeira vez de ver os tubarões a nadar por debaixo do navio. Na passagem do Canal gastamos dois dias o que n'esta epocha era considerado muito satisfatorio

Em Port Said fui visitar o farol que é electrico na base tem uma casa com dois compartimentos. No primeiro estão duas machinas a vapor de cylindros horisontaes, correspondendo cada uma a uma machina magneto electrica no outro compartimento. Na lanterna do farol existem dois arcos voltaicos com reguladores

Port Said

servir sendo um de sobresalente. Só uma das machinas funcciona estando a outra de reserva. A lanterna tem lentes de Fresnel e em torno della gira um cylindro de faces planas movido por um apparelho de relojoaria que dá logar a relampagos de 3 em 3 segundos. Por fora de tudo este apparelho ha um cylindro de vidro que o protege. Da parte de cima da torre do farol tem se uma bonita vista e faz se uma perfeita idea do que é Port Said. Uma especie de grande estação de caminhos de ferro. Durante os cinco dias que ali nos demoramos passamos o tempo a ver as lojas onde se vende tudo que ha no Oriente e Occidente, louças e fazendas da India, China e Japão, pedras preciosas de Ceylão photographias do porto, de navios, dos trabalhos do canal e de cocottes europeas vestidas á lingoa de princezas Orientaes. N'uns estabelecimentos de banhos iamos lavarmos em aguas do Nilo e á noite no El-Dorado e n'outros cafés iamos ouvir as orchestras em que tocavam mulheres Viennenses. N'alguns jogava-se ás escondidas a batota correndo ali moedas

de todos os paizes e fallando-se todas as linguas. Port Said sobretudo para quem vem da Costa d'Africa è um porto de escala agradavel.

Em Port Said recebemos ordem para ir a Italia ficar ás ordens do nosso embaixador em Roma junto da Santa Sè, marquez de Thomar, pae do nosso commandante F. da Costa Cabral

No dia 19 de agosto pelas 11 horas da manhã saimos de Port Said e as 5.h 20m fizemos o ponto de partida com duas marcações do farol de Damietta. Tivemos bom tempo

<u>Latitudes</u> e <u>Longetudes</u>

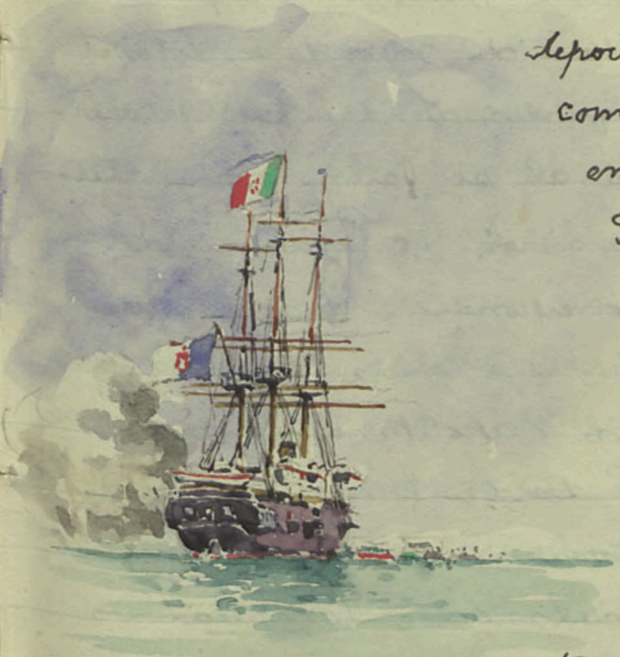
Port Said a Napoles

20 agosto		32°.26'N	29°.25'
21	"	33.49	26.12
22	"	35.14	22.48
23	"	36.41	19.2
24	"	Estreito de Messina	
25	"	Napoles	

No dia 24 passei pela primeira vez o estreito de Messina que è interessante vendo de estibordo Reggio e Calabria e de Bombordo à cidade de Messina, Scylla e Carybedes e o farol de Faro. Mal pensava eu então que ainda voltaria mais cinco vezes a passal-o. Na manhã do dia 25 de agosto já se avistava

Chegada a Napoles

o celebre Vesuvio e pouco depois cám se avistando as ilhas de Capri, celebre pela gruta azul, Ischia. Sorrento, Torre d'Annunciata e mais outros pontos universalmente conhecidos da linda bahia de Napoles. Pela uma hora da tarde entramos no porto de Napoles, salvando à terra com 21 tiros e ao navio almirante o yacht Real "Savoya". Amarramos da popa ao quebramar do porto militar e pela proa largamos os dois ferros com 50 braças de amarra cada um. Nos portos italianos pouco depois dos navios fundearem começam a chegar à borda embarcações com "artistas". Pintores com pastas cheias de pinturas de navios a pastel ou aguarella que vem offerecer um quadro do navio por umas seis ou sete liras (Tenho um d'estes quadros representando a "Estefania" que não está nada mau. Cantores das



NAPOLES
SALVANDO À TERRA
25 AGOSTO 1885

O Museu

canções populares tais como Santa Lucia o Il sole mio acompanhados por bandolinas e instrumentos de corda ás vezes mesmo pianos de manivela, vendedores de estatuas, corais, conchas etc. um conjunto deveras interessante para quem o observa pela primeira vez.
A cidade antiga tem ruas estreitas e roupa a enxugar das janellas atravez da rua como em Lisboa. A parte nova para o noroeste tem bellas casas e ruas largas
O theatro de S. Carlos ligado ao Palacio Real estava fechado mas visitamol-o assim como o Palacio de cujas varandas se tem uma linda vista sobre o porto
O aquario é um dos melhores do mundo e notavel não só pela quantidade e qualidade dos exemplares vivos mas pelos estudos que ali se fazem por naturalistas nacionaes e estrangeiros. De tarde o movimento da Via Roma, que corresponde á rua do ouro em Lisboa, é grande e por alli passa toda a gente conhecida a sociedade Napolitana. Fomos é claro ao Museu que tem devida fama universal São notaveis sobretudo as estatuas, os bronzes e os frescos para ali trazidos de Herculaneum e Pompeia. Do que mais gostei foi das estatuas que volto a visitar sempre que vou a Napoles. Tendo grande

O Arsenal

quantidade de objectos das duas cidades que augmentam com as novas escavações, póde o Museu de Napoles obter por troca coisas muito boas provenientes d'outros paizes. Visitei com o João Caldeira todo o Museu inclusive o quarto só para homens onde estão reunidos muitos objectos obscenos e nas paredes existem bonitos frescos que não podem estar á vista do publico devido aos actos physiologicos que representam. O guarda d'esta collecção, um velhote de oculos informou o Caldeira de que "era un costume pompeano, la donna sempre sobre l'uomo".

Visitamos o Arsenal de Marinha de Napoles onde estava em construcção o couraçado "Ruggero di Luria" então um dos mais poderosos navios de guerra, com as suas duas torres em "echelon" e o yacht real "Savoya" em acabamento. Era nosso consul o Snr Weiss, creio que mais tarde Conde de Val Bianca, que foi para comnosco muito amavel convidando-nos para almoçar em sua casa com Mme Weiss uma bonita e elegante senhora italiana. Com os consules fomos visitar o palacio de

Noticia desagradavel.

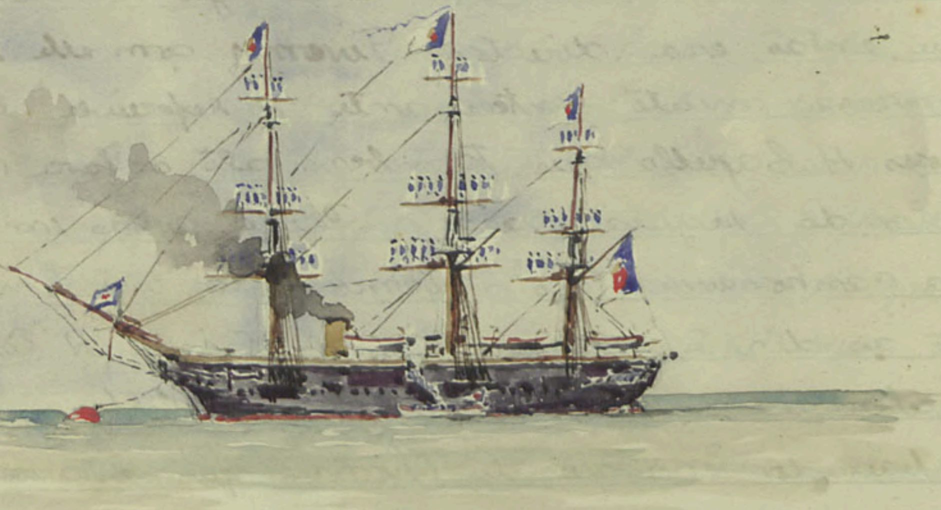
Capo di Monte onde vi quadros de auctores modernos de que muito gostei, e em seguida fomos a uma quinta d'elles fora da cidade. No dia 28 de agosto fui a Roma com João Caldeira. Quando embarcamos no escaler que estava atracado ao portaló, atracou uma embarcação com o correio para o navio. Entre as cartas que recebi, vi uma com letra desconhecida e abri. Era de Antonio Caldeira pedindo-me para prevenir o João de que tinha fallecido a Mãe. Não gostei nada desta missão de que era encarregado mas logo resolvi não dizer nada por emquanto. Partimos no comboyo para Roma onde estivemos hospedados no "Albergo Centrale". Visitamos a igreja de S. Pedro" cujas enormes proporções admiramos. Só pouco a pouco se realisa o tamanho da igreja por serem todas as dimensões proporcionadas como em geral acontece na architectura romana. As pias de agua benta por exemplo só parecem enormes assim como os anjos que as sustentam quando d'ellas nos approximamos. Estivemos em S. João e n'outras igrejas notaveis, no Capitolio, nas Catacumbas

Em Roma

no "Forum" nos antigos templos romanos, na bonita fonte de Trevi e nos principaes sitios onde são em Roma levados os "touristes". Admirador como era do "Padre Secchi" desde que lera o seu livro "Unidade das forças physicas" fui visital-o ao Observatorio do Collegio Romano de que então era director. Tivemos com elle uma conversa muito interessante e referencia ao nosso H. Capello que tambem ali o fora visitar quando seguia para a China como imediato da canhoneira "Tejo". Demoramos nos em Roma até ao dia 31. regressando a Napoles. A "Estephania" recebeu ordem para conduzir a Lisboa o nosso Embaixador Marquez de Thomar que estava doente n'um hotel ou sanatorio de Castellamare chamado "Qui si sana". Decidiram os medicos italianos de accordo com o medico de bordo Gabriel Franco de Castro, que em vista do estado grave do doente e da sua avançada edade era possivel que fallecesse abordo. Para o corpo n'este caso não ser deitado ao mar resolvemos embarcar um caixão de chumbo e cal sem que o Comandante e a familia

O Marquez de Thomar

soubessem. Na manhã do dia 7 largamos de Napoles e atravessando o Golfo navegamos a vista do Vesuvio e das pitorescas povoações à beira mar



CASTELAMARE
EMBARQUE DO EMBAIXADOR DE PORTUGAL
7 DE AGOSTO 1885

até que amaramos a uma boia em Castelamare. Em Napoles embarcara o Conde de Thomar filho do Marquez e pelas 2^h da tarde embarcaram o Marquez de Thomar a filha D. Luiza dois creados italianos e um caniche. O embaixador foi recebido a bordo com gente nas vergas e todas as honras da ordenança. Ficou alojado

De Napoles a Lisboa

no lado de estibordo da camara do commandante por debaixo do tombadilho. O caniche comia bocados de assucar que lhes davam os creados dizendo "non mangiate il zuccheroni senza prima dire uno, due, e tre; só depois de dizer tres é que o cão deitava a boca ao assucar. Largamos da boia e começamos

<u>Latitudes e Longitudes</u>

7 - Setembro .	39°. 28'	- 10°. 58'	E .
8 - " "	38. 14	- 7. 12	"
9 - " "	37. 39	- 3. 48	"
10 - " "	36. 55	- 0. 13.	W
11 - " "	36. 08	- 4. 24	
12 - " "	36. 21	- 7. 28	
13 - " "	38. 23	- 9. 12	

a navegar com muito bom tempo em direcção a Lisboa. O mar conservou se plano o Golfo de Leão não fez partida como é vulgar dando logar a vento e mar do Noroeste de modo que tivemos uma muito boa viagem. Em Napoles de accordo com os outros officiaes foi resolvido que só se desse ao Caldeira a noticia do fallecimento de nas vespera da chegada a Lisboa e foi encarregado desse triste

Chegada á Lisboa

missão o padre Sant'Anna, capellão de bordo que sendo um homem intelligente, se desempenhou d'ella com toda a diplomacia e carinho que o caso requeria. Entramos a barra de Lisboa pelo meio dia do dia 13 e chegados a Belem, á visita da saude informou-nos que tinhamos de ficar incommunicaveis por virmos de Italia onde diziam haver cholera. A primeira idea do ministro do Reino Barjona de Freitas tinha sido mandar sair o navio para Cabo Verde mas attendendo a que estava abordo o Marquez de Thomar doente, contentaram-se com termos durante nove dias incommunicaveis. O que seria se tivessemos dito a verdade, isto é que tinhamos tido um caso de cholera fulminante abordo em Ceylão. O marquez de Thomar melhorou muito durante a viagem, mas não gostou

DE QUARENTENA EM BELEM

De Quarentena

como é natural de ficar preso abordo durante mais nove dias. Lembrando-se dos tempos em que era apenas Costa Cabral dizia nos. Fazem-me esta partida porque sabem que agora não posso ir à camara fallar! Quasi todos os dias vinham abordo vapores ou botes com gente conhecida visitar-nos. No fim dos nove dias desembarcou o embaixador agradecendo a todos os officiaes as attenções que tinham tido para com elle. Meus Paes estavam em Londres onde meu Pae era consul geral de Portugal. Fui viver para casa de meu irmão Visconde d'Athoguia que n'esta epocha morava na rua da Arrabida a Sᵗᵃ Isabel. Tendo estado perto de quatro annos fora de Portugal encontrei bastantes differenças em Lisboa e raparigas que quando eu parti andavam com as mestras a passear vim agora encontral-as casadas e com filhos!

No dia 25 de Setembro de 1885 destaquei para o transporte "Africa" onde fui substituir um official regressando no dia 5 de outubro à "Estefania". No dia 29 de novembro passei à corveta "Duque da Terceira" para fazer exame para 2° tenente

Grande nevoeiro no Tejo

As viagens para exames de guardas marinhas acabaram não sei porque. Era um pretexto para os navios exercitarem as suas guarnições e os guardas marinhas estudavam para o exame, não com medo de sairem reprovados, que era raro acontecer, mas para não fazerem má figura deante dos seus camaradas e superiores.

N'esta epocha era comandante da Terceira, Segismundo Costa que já fora meu comandante na Rio Lima; oficial imediato o capitão tenente Mendonça e officiaes de guarnição os primeiros tenentes Schultz, Cinatti e Julio Vaz

PERDIDOS
NO NEVOEIRO

Embarcou para fazer parte do jury de exames o capitão de fragata Rosado. Eu sendo o guarda marinha mais antigo substitui um oficial que faltava. Eramos quatro para exame, eu, Neuparth, Annaya

Viagem de exame

"DUQUE DA TERCEIRA"

e Ribeiro. Embarcaram tambem no navio os seguentes guardas marinhas que acabavam de sair da escola Naval: Alcobia, Macieira, Ramos da Costa, Valente Bandeira, Ferreira, Reis Loforte, Marianno e Victorino. Os machinistas eram Madeira e Antonio Augusto da Silva. comissario Correa, que tinha muita graça e a escripturação sempre atrazada e capellão o padre Lança que eu conhecera em Macau capellão do regimento e a quem o bispo prohibira de confessar mulheres! Escusado será dizer que era gente de mais para um navio pequeno. Deviamos largar no dia 30 de novembro, mas era tal o nevoeiro no rio que

Partida de Lisboa

pelas 2 horas da tarde resolvemos adiar a partida para o dia seguinte. Mettemo-nos n'um escaler para ir desembarcar no Arsenal o immediato, dois primeiros Tenentes que não estavam de serviço, tres guardas marinhas, dois machinistas o medico, o commissario, um creado e onze marinheiros. Depois de remar algum tempo sem chegar a terra resolvemos navegar por uma pequena agulha, mas tomando o polo norte pelo sul depois de muito remar chegamos perto do Seixál! D'ali fomos até Cacilhas e como era noite e tivessemos receio de nos perder outra vez, alugamos um bote cacilheiro no qual viemos até ao Arsenal desembarcando ás 7.30$^{h\,m}$ da noite! Uma vergonha.

Saimos finalmente de Lisboa no dia 1 de dezembro, largando da boia em frente do Arsenal pelas 2 horas da tarde. O navio, a vapor, andava uma $7\frac{1}{2}$ michas por hora. As 3.30 depois de ter saido a barra fez-se o ponto de partida e navegamos para o sul. Estava um tempo ennevoado e vento fraco, No dia 2 pelas 7 horas da manhã parou a machina e navegamos só a vela, fazendo manobras de virar por davante e

A vida a bordo

em roda. atravessar, etc. A bordo tendo o navio armado havia pouco tempo estava tudo zarro. A marinhagem, recrutas quasi todos vindos do Corpo de Marinheiros, enjoavam, tinham medo de subir ás vergas etc. Os creados viam-se atrapalhados para servir tantos officiaes. Havia duas mezas de almoço e duas de jantar o que praticamente equivale a dizer que se passava o dia a comer. O jantar com os dias pequenos de inverno mettia-se pela noite dentro e a illuminação abordo dos navios de guerra d'este tempo deixava muito a desejar. Os candieiros de azeite com um deposito e bico d'Argand nas mãos dos creados inexperientes depressa se escangalhavam deitando fumo e mau cheiro dando má luz e sujando as mezas de azeite. Recorria-se então ás velas, castiçaes de balanço

MANOBRAS À VELA

Partida aos guarda marinhas

dos camarotes, algumas palmatorias, e velas espetadas nos gargalos de garrafas que facilmente com o balanço caiam e rolavam para o chão. O Cinatti era encarregado da navegação e eu seu ajudante. Para fazer partida aos novos guardas marinhas demos lhes um dia uma hora do chronometro para o calculo de longitude muito errada. Deu isto em resultado que pelo calculo d'elles deviamos estar pelo Mediterraneo dentro. O Cinatti e eu fizemos o calculo com a hora exacta mas devido a qualquer circumstancia a nossa longitude dava muito errada para oeste. Ao pôr o ponto na carta ao meio dia percebeu-se que ninguem sabia onde estavamos.
Fizeram se exercicios de infanteria e de artilheria para o que o navio pouco se prestava e no exame de machinas via-se que os alumnos sabiam mais que o Jury. Os primeiros dias pairamos ao mar do Cabo de S. Vicente. O tempo mostrou tendencias para mudar

SIGNAES NOS OITAVOS

DE CAPA SEGUIDA A VAPOR

para ventos do sul baixando o barometro, viemos navegando para o norte chegando avista de Oitavos que nos perguntou o nome do navio. Durante a noite o commandante mandou acender as caldeiras e ferrar o panno o que não foi facil devido ao tempo que estava e à inexperiencia da guarnição. Gastamos toda a noite para ferrar o panno que ficou porcariamente ferrado, depois dum barulho e confusão que não deixou dormir ninguem a bordo. Conservamos nos algum tempo de capa seguida a vapor, mas como o mar e vento fossem a mais resolveu o commandante entrar a

Embarcado no Vasco da Gama

barra e fundear em S. José de-Ribamar no fim do sexto dia de viagem. A viagem de exame devia durar sete dias fora da barra e por isso as auctoridades de marinha não gostaram que o navio entrasse a barra e estivemos quasi a sair outra vez por mais 24 horas

Como era de esperar saimos todos approvados.

Fui mandado fazer serviço para bordo do Vasco da Gama e d'ahi a poucos dias promovido a segundo tenente, com a data do dia em que acabei os tres annos de tirocinio, de lei n'aquelle tempo.

"VASCO DA GAMA"

Fazia serviço commigo abordo do "Vasco da Gama" um aspirante de marinha Batalha de Freitas que mais tarde deu que fallar nem sempre a seu favor. Era muito guloso e varias vezes arranchavamos para mandar comprar bolos.

Desembarquei do "Vasco da Gama" para ir com licença a Londres visitar meus Paes que não via ha bastantes annos. Meu Pae saira de Lisboa para

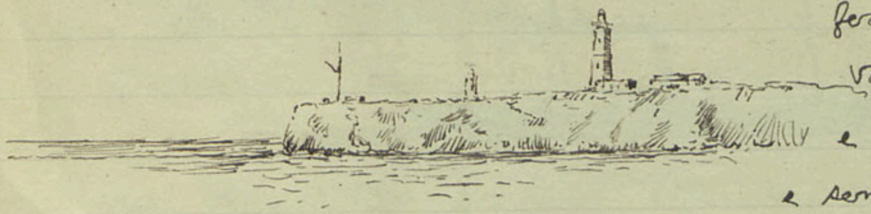
Lisboa a Londres

MALAGA

a China onde foi consul de Portugal em Shanghai em 1880 e desde então não o tornava a ver. Embarquei no dia 13 de Janeiro de 1886 no vapor "Malaga" da linha John Hall para Londres. Era um vapor de carga com accomodações para uns dez passageiros! Iamos apenas dois, eu, e um missionario americano ha pouco regressado d'Africa. Largamos da boia pelas 6 horas da tarde, saimos a barra grande e começamos a navegar para o norte. Durante a noite soprou vento norte frescalhão e tivemos mar de vaga de modo que o navio pouco avançava. Resolveu por isso, o commandante fundear pela madrugada em Peniche onde tambem estavam abrigados o rebocador "Conductor" e outro vapor.

Peniche e Vigo

Tendo melhorado o tempo saimos de Peniche pelas 6 horas da manhã do dia 15 seguindo para o norte. No dia seguinte as 9 da manhã entramos no bom porto de Vigo fundeando perto d'uma ponte de



FAROL DE PENICHE

ferro. O porto é vasto, natural e bem abrigado e sem duvida um dos melhores da Peninsula. Fui a terra passear pela cidade que nada tem de notavel. É bastante suja. O povo gallego é conhecido em Lisboa e vi algumas raparigas bonitas. Os arredores da cidade lembram um pouco a provincia do Minho. As 3 da tarde depois de ter carregado entre outras cousas uma grande porção de ovos largamos em direcção a Londres. De 17 para 18 começou a soprar NW duro acompanhado de agua-

"BOURSAINT" SAINDO DE VIGO

O "MALAGA" NA BAHIA DE BISCAIA

ceeiros de granizo. Houve bastante mar e o navio dava grandes balanços apesar dos latinos que largamos com as pennas carregadas. O traquete redondo foi levado pela borda fora. O fogão da camara situado no extremo da popa com os balanços de popa á proa enchia a camara e camarotes de fumo de modo que teve de se apagar.
O captain Russell um homem alto e forte com os seus setenta annos era um bom marinheiro e um typo interessante. Havia uns trinta annos que navegava n'esta carreira entre Londres e Malaga e conhecia melhor as barras e os portos que os proprios pilotos. Dizia elle que todos os dias quando ao espelho ia fazer a barba per-

O captain Russell

guntava a si mesmo. "Já alguma vez deixaste de ganhar algum penny ou de ter relações com qualquer mulher bonita tendo tido ocasião para isso? Não respondia elle a si mesmo. Então tens andado bem" Só eu ia à meza com os oficiaes do navio. O missionario americano muito enjoado não saia da cama - O comandante quando estava à meza perguntava-lhe. Então seu yankee isso vae melhor? Olhe è bem feito que esteja enjoado. Quem o manda ir fazer os pretos mudar de religião. As religiões são como os navios que saem do Canal de Inglaterra para o Estreito de Gibraltar. Vão ao principio todos juntos. Depois de entrar na bahia de Biscaya separamse e cada um solta o seu rumo que julga ser melhor que o dos outros, para afinal se irem novamente encontrar no estreito. Todas as religiões são boas. O missionario não respondia nada. Estava muito preocupado com medo de se perder em Londres onde nunca tinha estado, Dizia lhe então o comandante. Olhe uma vantagem tem voce sobre muitos que là vão pela primeira vez que è conhecer ~~ali~~ a lingua que là se falla.

No canal de Inglaterra

Ás 8 horas da noite do dia 19 avistou-se por bombordo o magnifico farol de Eddystone e no dia seguinte passamos a ilha de White coberta de neve. Içamos o signal do navio P.S.V.K. que foi reconhecido pelo semaphorico de S. Catharina.

Era a primeira vez na minha vida que via neve. Ás 2.30 da Tarde passamos o barco farol de Royal Soveraign. Vimos varios vapores e navios de vela entre elles ao mesmo rumo um Blue funnel. Ás 2 horas da manhã do dia 21 fundeamos proximo a Dungeness por causa do nevoeiro. Estivemos ali até as 6 horas começando então a navegar em direcção a Gravesend. Passamos por muitos navios boias, barcos faroes etc. o que faz uma certa confusão a quem pela primeira vez navega por estas paragens cheias de navios. As margens do Tamisa estavam cobertas de neve. Fundeamos finalmente em Gravesend com uns oito dias de viagem de Lisboa, e como o navio tivesse ali demora desembarquei com um empregado do escriptorio e segui de comboyo para Londres. Os comboyos entram em

As casas em Londres

Londres por viaductos por cima das casas que tem um aspecto uniforme, construidas de tijolo quasi sempre cinzento sujo com o pó de carvão que vomitam os milhares de chaminés dos fogões. Antigamente as casas em Londres eram quasi todas independentes e portanto com varios andares. Hoje já se construem casas para alugar aos andares que ali chamam "flats". A maioria das casas, como as de meus Paes primeiro em Blandford Square e depois em Dorset Square compõe se de rez do chão cave e tres andares. No rez do chão casa de jantar e um ou dois quartos sendo um para o creado, no primeiro andar salas, no segundo quartos de cama dos donos da casa e no terceiro quartos das creadas. Na cave é a cosinha que recebe luz por uma especie de fosso em frente da casa, o qual é atravessado por uma ponte que conduz à porta de entrada.
O frio no inverno obriga a ter fogões em quasi todos os quartos. A agua não tem contador e o seu custo está incluido na renda da casa. O terrenos das construcções são quasi todos alugado por 99 anos de modo que em geral construem se as casas para durar apenas esse periodo. Os arrendamentos são

Chegada a casa

feitos a longo prazo e não é vulgar individuos mudarem se com frequencia como acontece em Lisboa. O que a principio me causou mais impressão em Londres foi a quantidade e frequencia de comboyos por toda a parte. N'esta epocha ainda em Portugal havia poucas linhas ferreas e não existiam as de Cintra e Cascaes por isso era maior o contraste. Chegado a Londres metti-me no caminho de ferro subterraneo conhecido por "Underground" ou "Metropolitan Railway" e tomei um bilhete para Baker Street Station que sabia ser a estação mais perto de nossa casa. Sai do comboyo e subi no elevador até à rua. Tomei um "cab" d'aquelles "handsome cabs" tão caracteristicos e apropriados à cidade, com as suas duas grandes rodas e o cocheiro empoleirado atraz e disse lhe que desejava ir para Blandford Square nº 8. A' pé eram uns cinco minutos de caminho. O cocheiro ou de proposito ou por não perceber a minha pronuncia levou-me para Bedford Square. Só ali reconheci o engano e voltei então para Blandford Square onde meus Paes e irmãs tiveram grande

prazer em me ver. Era nosso Ministro em Londres o conselheiro Miguel Dantas casado com uma senhora franceza irmã do general Duchesne e secretario Luiz Soveral companheiro e amigo do Principe de Galles o que lhe valeu mais tarde as posições que occupou. Arranjei um mappa de Londres impresso em panno que trazia na algibeira e assim comecei a navegar n'aquella enorme cidade. Era nosso adido naval o Conde de Sena que casara com uma viuva argentina muito rica. No dia 1 de fevereiro dia de meus annos meus Paes alugaram um camarote no Alhambra onde fomos ver um espectaculo composto de variedades e d'um d'aquelles bonitos bailados que pela primeira vez causam uma profunda impressão pelo scenario, effeitos de luz, vestuario e belleza das centenas de bonitas raparigas que n'elles tomam parte. Estava n'um camarote assistindo ao espectaculo o principe de Galles acompanhado de alguns amigos. Causou-me espanto um cançonetista que entre outras cousas cantou o seguinte

To the Princess of Wales I with respect bow
And to the Prince who is growing so fat
That he will make a good King when he gets in the

Jantar com Lord Alcester

throne. I always take off my hat.
O Principe de Galles rio muito e todos applaudiram
N'esta epocha todos os theatros acabavam entre
as 11¼ e 11½ e depois quem queria ir cear
para os restaurantes ou hoteis tinha de fazel-o
até á meia noite. A' meia noite entrava um
sargento da policia e dizia "Gentlemen it is time
please". As luzes eram meio apagadas e todos
tinham de retirar
Pelo Ministerio dos Negocios estrangeiros obtive
por intermedio do nosso Ministro auctorisação
para visitar os differentes Arsenaes de Marinha
o Arsenal de Woolwich e o Observatorio de
Greenwich. Tendo escripto uma carta ao nosso
principe D. Carlos dando lhe os meus parabens
por ir casar com a princeza Amelia de Orleans
recebi com a resposta a agradecer um
bilhete para Lord Alcester Beauchamp Seymour
almirante ajudante de Campo da Rainha Victoria
recomendando me. Este Lord Alcester era o comman-
dante da esquadra ingleza do Mediterraneo
por occasião do bombardeamento de Alexandria
Procurei o almirante no Malborough Club

Visita aos Arsenaes

o club mais chic de Londres n'essa epocha. e logo fui convidado para um jantar no mesmo club para o qual o almirante tambem convidou algumas pessoas que calculou me interessariam. Lord Alcester era muito dedicado à familia real portugueza e tinha por vezes estado em Lisboa. No fim do jantar escreveu varias cartas que me deu recommendando me aos almirantes superintendentes dos diversos arsenaes.

Acompanhado do nosso adido naval visitei os estaleiros da casa Yarrow onde estavam em construcção tres Torpedeiros para o Governo Portuguez as officinas de Maudslay onde se construia uma machina de troncos para a canhoneira Quanza e a loja de instrumentos nauticos de Casella onde comprei um bom sextante por £ 12.

Visitei o arsenal de Woolwich onde se construia então a maioria do material de guerra para o exercito e marinha. Vi forjar as grandes peças de 100 Toneladas e varias coisas interessantes que os meus fracos conhecimentos metallurgicos me não permittiam facilmente apreciar. Resolvi em seguida ir a Portsmouth o maior arsenal inglez

Distancias

Transporte "Africa"

Lisboa a Pta de Galles	5.744
Pta Galles a Singapura	1497
Singapura a Macau	1440
	8.681

Canhoneira "Tamega"

Viagens a Cantão	320
a Hong Kong e cruzeiro	520
Hong Kong a Shanghae	864
a Amoy	561
a Swatow	120
a Hong Kong	170
a Macau	40
	2.595

Corveta Estefania

Viagens a Hong Kong	250
a Singapura	1440
a Trincomalee e Colombo	1.700
a Diogo Garcia	995
a Mahe	1.017
a Aden	1.200
a Suez	1.395
a Port Said	80
a Napoles	1.050
a Lisboa	1.270
	10.397

vapor Malaga

Lisboa a Vigo e ~~Greenwich~~ Gravesend	1.039

vapor Honam

Hong Kong a Macau	40

Mindello
~~Bartholomeu~~
D. Fernando
Bartholomeu
Lima
Africa
Tamega
Estefania
~~V da Gama~~
Terceira
V da Gama
Affonso A
Raenha de P
Palmella
Quanza
Limpopo
India
Mandovy
Zaire
Amelia I
Amelia II
S. Gabriel
~~Malaga~~ White Cloud
London
Irrawaddy
~~White~~
Oceanic
Solano
Etruria
Elbe
Rei de Porty
S Thome / Amelia I
Grantully Castle
Frenchel
Inanyani
Inhamiyas

20

15

Ambaca
Zaire
Mindello
Portugal
Ambriz
Africa
Chinde
Beira.
Mocambique
Lisboa
Maxixe
Bolama
Malange
Cabo Verde

14

MINDELLO

Je vous expresse
notre grande affliction
pour la perte de
votre mere cherié

Mandado pelo President
de Camara dos deputados
ao President Poincarré

Transcripto dos jornaes
francezes

No Arsenal de Portsmouth

A minha visita ao Arsenal de Portsmouth era n'esta occasião interessante visto as relações diplomaticas com a Russia estarem muito tensas e estava-se por isso a Inglaterra a preparar-se para a guerra.
Metti na algibeira a carta que tinha de Lord Alcester para o Almirante superintendente do Arsenal - Commander in chief - tomei o comboyo e no fim d'umas duas horas estava em Portsmouth. Tomei um cab no qual me metti com a minha mala e fui para o Traveller's Hotel o primeiro que encontrei, hotel de segunda ordem que só me serviria para uma noite. Chegado ao Hotel perguntei a que horas eram as refeições e disseram me que o jantar era à 1.15^m e a ceia pouco depois das 7. Deixei a mala no hotel e fui ao Arsenal onde entreguei a carta ao Superintendente que foi como era de esperar muito amavel pondo um official ás minhas ordens e convidando me para lunch em sua casa. Estavam a ser concertados e em construcção mais de cem navios. Visitei alguns dos mais interessantes entre elles o "Polyphemus", uma especie de meio submarino, com illuminação, ventilação etc artificiaes e alguns dos couraçados mais modernos. Percorri as principaes officinas, excepto as de torpedos onde não eram admettidos estrangeiros. Á hora do lunch fui para a residencia do Almirante que ainda não estava em casa. Fui recebido pela mulher e pela filha. A mulher ainda nova e sympathica esteve

Um jantar extraordinario

conversando comigo e fazendo algumas perguntas in-
discretas tães como: quantos couraçados tem Portugal?
etc. ás quaes eu respondia com uma certa diploma-
cia para que o meu Paiz não fizesse má figura.
Depois de chegar o almirante lunchámos e em
seguida continuei a visita ao Arsenal até á noite
Era então Portsmouth o primeiro e o maior Arsenal
de marinha do Mundo e a visita que a elle fiz
foi instructiva e interessante. Agradeci as attenções
que tinham tido comigo e voltei para o hotel
Á hora de jantar saí do meu quarto e dirigi-me
para a sala de jantar segundo as indicações
d'uma creada. Na porta da sala de jantar estava
escripto "Commercial Room". Estavam varios individuos
prestes a sentar-se a uma unica meza, tomando
um d'elles logar á cabeceira. Sentei-me ao lado
d'um velhote de barba branca. Pouco depois de
servirem a sopa o individuo sentado á cabeceira
da meza disse: vamos beber "Port wine". Fique ad-
mirado de um individuo que eu não conhecia
ir decidir o vinho que ia beber; mas disse para
comigo, isto devem ser habitos inglezes que eu
ainda não conheço. Durante o jantar fallaram
quasi sempre de negocios e no fim tirou-se a
toalha ficando um panno verde. A maioria dos
individuos collocou sobre a meza umas caixás
pretas de folhas com papeis e começou a escrever

Os Museus

Achei isto muito esquisito. Levantei-me da mesa e fui para a sala de bilhar contigua onde estavam jogando. O velho que se tinha sentado ao meu lado ao jantar disse-me então: creio que o senhor é estrangeiro e jantou comnosco por engano. A casa de jantar em que estivemos é reservada para os caixeiros viajantes - Commercial travellers - e não são ali admittidos estranhos. Temos um contracto com o hotel que nos faz um abatimento e elegemos um presidente que se encarrega dos menus etc. Agradeci ao homem as suas informações e tive a explicação dos factos extraordinarios a que tinha assistido. Voltei para Londres onde continuei a visitar as coisas interessantes como a Torre de Londres tão ligada à historia de Inglaterra, o Jardim Zoologico então um dos melhores do mundo, o Museu Britannico British Museum, a cathedral de S. Paulo, as figuras de cera de Madame Tussaud e o South Kensington Museum onde passava os dias de chuva a ver as collecções de machanica, modelos de navios e de machinas de vapor. Percorri as galerias de pintura a partir da "National Gallery" e aos domingos ia às vezes a Hyde Park ouvir os pregadores que ali vão discursar sobre os mais variados assumptos. Chegou por esta epocha a Londres meu tio Frederico que fazia parte d'uma comissão do Governo Portuguez incumbida de comprar cavallos.

O observatorio de Greenwich

Fui visitar o observatorio de Greenwich situado n'uma collina ao SE de Londres. O edificio como era de esperar d'um observatorio antigo compõe-se de varios pavilhões que successivamente tem sido construidos para satisfazer ás necessidades dos serviços de que o observatorio tem sido encarregado. Fóra da porta de entrada existem um relogio e uns padrões de medidas de comprimento para o publico.
N'esta epocha, 1886 tinha o observatorio um equatorial de $12\frac{1}{2}$ pollegadas que estava em reparação. O movimento é regulado de modo a ser uniforme, tendo por motor uma queda d'agua de 54 pés proveniente d'um reservatorio situado perto do balão. A agua faz mover uma turbina que dá duas rotações por segundo e move um pendulo conico. A uniformidade do movimento de rotação ainda é regulada por um "Governor" parecido com os das machinas de vapor. A luneta de passagens é boa e não apresenta novidade a não ser na rectificação que por causa do clima quasi sempre de nevoa, não pode ser regulada por marcas distantes como a do nosso observatorio de Marinha. Tem para isso uma serie de lentes no extremo da cupula por onde a regulam depois de certa pela passagem das estrellas de perpetua apparição.
A pendula sideral está n'um subterraneo para se conservar n'uma temperatura tão constante quanto

possivel e é regulada ás 9h da manhã por uma estrella qualquer. O tempo medio é dado por uma pendula de motor electrico que tambem communica com o relogio da porta e balão e julgo que com os relogios da cidade. As observações são todas registadas em chronographos cylindricos que giram em dois minutos e d'onde com uma regua se obtem uma approximação até decimos de segundo. Na parte de traz do observatorio ha um telescopio que me pareceu de Newton, e dois apparelhos para tirar photografias do sol, que me pareceram muito boas.
Os chronometros que se regulam no Observatorio são só os da Marinha de guerra e dois de cada constructor que o governo concede sejam experimentados durante vinte e oito semanas, de janeiro a agosto os quaes passam pelas temperaturas desde −5° ou −10°, temperatura a que no inverno esta ás vezes a casa em que estão até 105°. Fahrenheit que se obtem em estufas. Os melhores chronometros são comprados pelo governo para uso da Marinha de guerra. Os chronometros que o astronomo me disse serem melhores são os allemães e d'elles usavam então as marinhas italiana, brazileira, austriaca e hespanhola. O celebre constructor inglez Dent ha tempo não mandava chronometros seus para o Observatorio por não se conformar com as observações ali feitas com elles. Na Marinha de guerra ingleza depois de cada commissão dos navios, em geral

Os riots - em Londres

de 3 a 4 annos os chronometros voltam ao Observatorio e d'ali são enviados aos constructores que os desmancham e limpam perfeitamente. Nas instrucções do "Hydrographical Department" diz que quando tenham de ser transportados se parem e sejam entaladas duas cunhas de cortiça uma de cada lado do balanceiro. O observatorio meteorologico nada tem de notavel a não ser os thermometros enterrados dos quaes o de 14 pés abaixo da terra marca o seu maximo em Novembro.

Regressei a casa sem ter observado nada de anormal. Meu tio Frederico ao chegar para jantar contou-nos que ao passar por Trafalgar Square havia ali desordem e alguns individuos tinham sido atirados para dentro dos tanques e que em South Adderley street e Bond Street, ruas das mais "fashionable" o povo partira vidros das montras e saqueara as lojas. Não acreditamos por isso que o tio Frederico costumava mentir muito, mas na manhã seguinte ao receber o jornal "Morning Post" vimos que com effeito elle fallara verdade.

Em South Kensington onde ia frequentemente ao Museu vi muitos modelos de navios interessantes, taes como os couraçados circulares russos invenção do almirante "Popoff", o celebre yacht "America" que veio a Inglaterra ganhar o "America Cup", os maiores vapores transatlanticos então em serviço "Etruria" e "Umbria", no primeiro

dos quaes eu mais tarde fiz a viagem de New York a Liverpool, e um projecto de paquete de 10.000 toneladas para andar 20 milhas com 20.000 cavallos de força o que n'essa epocha era o maximo que se ambicionava. Vimos ali varios modelos de agulhas Thompson.
Agulhas de 6 pollegadas de diametro para quando o desvio quadrantal é de 7 a 11 graos, de 10 pollegadas para desvios menores de 5° e de 4 pollegadas para navios couraçados ou outros cujo desvio quadrantal excede 11° e de 8 pollegadas para quando não excede 7°
Fui aos principaes theatros. Os theatros em Londres são notaveis pelo conforto das salas com cadeiras comodas sem estarem umas sobre as outras, difficultando a passagem como acontece nos paizes latinos em geral. As entradas corredores e salas tem bons tapetes e rica ornamentação
É claro que tudo isto se paga e um fauteuil d'orchestre custa em geral 10½ shillings e um camarote de primeira ordem umas poucas de libras. As mise en scene são muito ricas e os fatos muito bons, o que se comprehende visto os theatros representarem todas as noites a mesma peça ás vezes durante mais de um anno
Entre as coristas e actrizes veem se lindas mulheres que se servem do theatro para fazer reclame á sua belleza e conseguem muitas vezes fazer bons e ricos casamentos. Nos paizes latinos logo que n'um theatro apparece uma rapariga bonita, apparecem tambem individuos que tratam de as tirar d'ali e fazer scenas de ciumes. Os theatros estão sempre

Os theatros em Londres

cheios o que se explica não só pela enorme população da cidade mas pelos muitos estrangeiros que diariamente chegam á Capital. No theatro do "Lyceum" vi o Fausto, sem ser cantado. Pois em fevereiro só pude obter logares para abril apesar de haver espectaculo todas as noites. No HayMarket vi representar os melhores actores inglezes d'esta epocha Irving e Ellen Terry, e n'outros Mrs Langtry uma linda atriz muito admirada pelo Principe de Galles e Mary Anderson uma beauty americana
Na minha opinião onde os theatros inglezes excedem os outros é sobretudo no genero de opereta conhecido por "musical plays" que se representam no "Gaiety", "Dalys", "Avenue" etc. Ali realçam mais os scenarios e as lindas toilettes das actrizes e coristas que todas tem de saber dançar a "Skirt dance" e outras danças populares inglezas. Pelos mesmos motivos são notaveis os bailados do "Alhambra" e do "Empire". Nos theatros inglezes só dos lados ha camarotes. Na frente existem os balcões ou "circles". A altura da primeira ordem encontra-se o "dress circle" assim chamado por irem em geral para ali as senhoras em cabello e decotadas e os homens de casaca. O mesmo acontece na platea dando ao theatro um aspecto elegante e fino que não tem na maioria dos outros paizes.
No "Alhambra" e Empire por detraz dos balcões existem promenoirs com sofás e uns bars annexos. Ali se veem as cocottes mais elegantes na maioria estrangeiras.
É um officio que as mulheres preferem sempre exercer

De Londres a Paris

fora da sua terra calculo que devido a uns restos de pudor.
Como casas de espectaculos de grandes dimensões vi o "Aquario" com espectaculos de variedades etc e que já hoje não existe e "Albert Hall" onde com milhares de pessoas ouvi cantar a celebre Adelina Patti.
Resolvi ir visitar Paris onde tinha minha madrinha Cecilia Van Zeller e um condiscipulo da Polytechnica e amigo Luiz Straus que ali estava concluindo com brilho o curso de engenharia da Ecole Centrale. A ida atravessei a Mancha de Dover para Calais e à volta de Boulogne para Folkstone. Tanto as linhas inglezas como francezas n'estes trajectos estão muito bem assentes e os comboios apesar da sua grande velocidade são muito confortaveis e tem pouca trepidação.
O trasbordo das bagagens para bordo dos vapores que atravessam o canal faz-se bastante à bruta o que não admira por ter de fazer-se rapidamente. As malas são deixadas escorregar para dentro dos vapores por uma calha que quando a maré está baixa tem grande inclinação. Os vapores eram n'esta epocha de rodas com formas elegantes, dois mastros e em geral duas chaminés. Já n'esta epocha andavam de 15 a 18 milhas fazendo a travessia entre Dover e Calais - 22 milhas em menos de hora e meia. Pouco depois dos vapores largarem, collocam junto dos passageiros umas bacias para o caso de terem de vomitar por causa do enjoo. De Calais a Paris gastavam-se então umas quatro horas de viagem parando apenas 4 minutos em Amiens. Os campos que atravessa o comboio estão muito bem

cultivados, como acontece em toda a França e são férteis.
Por conselho do Straus fui para o Hotel Louvois na
Place Louvois - Rue Richelieu onde aluguei um quarto barato
n'um dos ultimos andares. O hotel era bastante bom e
central mas n'esta epocha ainda não havia em França gran-
des habitos de limpeza. As bacias de lavar a cara eram
muito pequenas e não havia no hotel quartos de banho.
Quem desejava tomar banho tinha de ir a um estabeleci-
mento ali perto na rue Vivienne e mesmo ali as tinas
de zinco eram pouco limpas devido creio a drogas que
deitavam na agua pessoas que tomavam banho por
indicação medica. A parte da cidade desde o jardim
da Tuilerias, pela Place de la Concorde, Champs Elysees
Arc de Triomphe até ao Bois de Boulogne é uma coisa
linda como não vi em mais cidade nenhuma.
O mesmo direi dos boulevards desde a Rue Royale até
à Place de la Republique. A maioria das outras ruas
nada tem de notavel e alguma tem um aspecto pouco
limpo considerando que o orçamento da cidade de
Paris excede o de Portugal e Colonias! As margens do
Sena estão bem cuidadas e as duas linhas de vapores
Hirondelles Parisiennes e Bateaux Mouches, fazem um bom e
bastante rapido serviço ao longo das margens conduzindo
grande numero de passageiros, sobretudo no verão.
Visitei o Museu do Louvre onde em quadros e
estatuas ha coisas lindas, o Luxemburg, o Pantheon com
o tumulo de Napoleão os Invalides, etc Notre Dame

Museu de Marinha

Madeleine, etc. No Museu de Marinha vi logo á entrada um modelo d'um vapor das Messageriés no qual as embarcações nos turcos tinham as proas voltadas para o lado da popa do navio. Este facto veio confirmar a idea que eu já tinha de que os francezes para coisas de mar tem pouco geito. Fui aos principaes theatros desde a Grande Opera até aos petits theatres. Da Opera o que mais gostei foi a entrada e escadaria. A mise en scene é bonita e nas dançarinas vê se que tem boa escola. O facto de só se cantar em francez faz com que ali não vão muitos dos bons cantores italianos. Na Comedie Theatre Français vi representar na perfeição e como regra não ha actores e actrizes como os francezes. No Palais Royal vi algumas peças muito engraçadas. Com o Strauss fui ao baile Bullier, dos estudantes no Quartier Latin onde se faz uma idea da bohemia parisiense. Fui ao Observatorio que não tem nada de notavel e que tem agora o defeito de estar no meio da cidade sujeito ás trepidações má atmosphera etc. Ao passo que os policias inglezes são d'uma grande correcção e apenas pronunciam as palavras indispensaveis os francezes largam a sua piada e apenas differem dos nossos em ser mais illustrados. Quando ia para o Observatorio perguntei a um policia se podia metter me n'um omnibus que se approximava e ele respondeu me "Certainement vous pouvez le prendre mais il ne vous y conduira pas." Subi ao Arco de Triumpho e á columna da Place de la Republique para fazer idea da cidade á vol d'oiseau.

A vida e os theatros em Paris

Ainda não existia a torre Eiffel. Visitei a Ecole Centrale onde estava estudando o Straus escola muito bem montada como todas as escolas superiores em França. Para os latinos a vida é mais facil e agradavel em Paris do que em Londres. Em primeiro logar é mais facil comer bem e barato. Ao passo que em Londres para comer bem é necessario ir aos grandes hoteis ou restaurantes onde os cosinheiros são francezes em Paris nos restaurantes baratos como os Bouillons Duval almoça-se muito regularmente por 2 ou 3 francos e janta-se por 3 ou 4. Depois não ha a obrigação dos divertimentos publicos terminarem a certas horas e no Maxim, Moulin Rouge, Jardin de Paris etc pode passar-se toda a noite. As carruagens de praça "fiacres" são menos elegantes e menos bem tenues do que em Londres e os omnibus muito grandes e com logares vendidos nos kiosques das paragens, são muito peiores do que os inglezes. Durante o tempo que me demorei em Paris fui todas as noites ao theatro e algumas tardes a matinées: Representa-se bem é certo mas as casas de espectaculo são menos commodas e ricas do que em Londres e o publico apresenta-se mais mal vestido, tanto homens como mulheres.

Era então uma novidade em Paris o Nouveau Cirque no qual a arena se abaixava por um machinismo hydraulico ficando um lago onde se faziam exercicios e trabalhos de saltos e natação.

Patinagem

Depois de ter estado pouco mais de uma semana em Paris regressei a Londres. O inverno de 1886 foi muito rigoroso e tanto em Londres como em Paris houve gelo nos lagos sufficientemente espesso para se poder patinar. Eu era um grande patinador com patins de rodas tendo aprendido em Lisboa em 1876 com o ministro da Belgica Anspach. No gelo porem nunca tinha patinado. Fui a Regents Park para patinar. Aluguei um par de patins e encaminhei-me para o lago. Como o gelo perto da margem estivesse partido atravessei por cima d'uma taboa que servia de ponte e logo veio um homem pedir-me um penny porque a taboa era d'elle. Andei no gelo sem cair mas com uma certa difficuldade devido ao ponto de apoio dos patins ser uma quilha de ferro e os pés torcerem-se para um ou outro lado a quem não está habituado. O patinar bem è na minha opinião um exercicio elegantissimo. Arranjei depois uma licença para patinar nos Botanical Gardens onde vae gente da sociedade e do corpo diplomatico. È lindo o effeito das senhoras bem vestidas com bonitas pelles patinando com elegancia ao som da musica que ali toca ás tardes.
Com Madame Dantas mulher do nosso ministro fui com minhas irmãs a um baile a casa d'uma senhora muito rica Mrs Burdett Coutts onde pela primeira vez tive occasião de ver gente da sociedade ingleza que mais tarde devia apreciar e conhecer na intimidade durante as viagens a Inglaterra com o Rei D. Carlos.

O bispo de Moçambique

Chegou por esta occasião a Londres o bispo de Moçambique mais tarde bispo de Terjanopolis tão conhecido na sociedade portugueza. Era um bonito typo de homem alto com longa barba preta e muito "soignée" no seu trajar.
Chegado a Londres foi a casa de meus Paes onde só estava minha Mãe que depois d'elle lhe dizer que vinha de Moçambique e era muito conhecido dos Marquezes de Pombal, lhe perguntou: Então V Exª è official de Marinha. Não minha senhora lhe respondeu elle, eu sou bispo! Como elle não soubesse inglez pediu me para o acompanhar Installou se no Grand Hotel e tinha uma carruagem às ordens. Visitei com elle varias auctoridades ecclesiasticas, museus, jardim Zoologico e alguns theatros. Tinha o velocipede do Guilherme, que viera a Londres concertar, velocipede de roda alta e de alavankas. Depressa percebi que nas ruas de Londres aos dias de semana o movimento è grande de mais para ser agradavel este sport. Saia por isso só aos domingos. N'estes dias n'aquella epocha as ruas pareciam desertas.
Londres è uma boa terra para fazer compras havendo nas lojas coisas muito boas e baratas Tambem considero que è a melhor cidade para se obterem fatos bem feitos e de boas fazendas Durante muitos annos mandei fazer fato ali

Regatas de Oxford e Cambridge

Obtive mais uns quinze dias de licença alem dos tres mezes que tinha tido para poder assistir às celebres corridas de remos entre Oxford e Cambridge. É espantoso n'esse dia o movimento do rio n'esse dia e pelos comboyos vae muita gente para determinados pontos do percurso. D'uma estação de caminho de ferro saia um comboyo que parava n'uma ponte na occasião em que os dois barcos passaram por debaixo. Cada logar custava uma libra. Escusado será dizer que os rapazes das duas universidades, oito em cada out rigger remam na perfeição e só com um grande treno podem aguentar um tão longo percurso.

No dia 9 de abril à noite sai de casa para ir embarcar no vapor "London" que devia estar atracado ao caes na London dock. Quando ali cheguei o vapor por causa de conveniencias de maré tinha ido para outro sitio e eu tive de andar pelo perigoso bairro de Whitechapel n'um "four wheeler" com um cocheiro bebedo à procura do vapor. Felizmente encontrei-o e tive grande satisfação de me encontrar a bordo sem ter sido roubado pelos habitantes d'aquella mal afamada parte de Londres. Na manhã seguinte pelas 5 horas começamos a descer o Tamisa até as 9 quando fundiamos em frente de Gravesend para embarcar algodão polvora para o Governo Portuguez. Ás 10·45 continuamos a navegar em direcção

A bordo do "London"

a Lisboa pelo Canal parando durante alguns minutos em frente de Portsmouth para deixar o Captain Harvey que veio de passagèiro. Era o vapor "London" o mais antigo da linha John Hall tendo começado por ser armado a barca com helice de suspender etc e depois de varias transformações armava agora a escuna e tinha uma machina Compound. Navegou para Lisboa durante perto de 40 annos. O actual commandante Captain Howes era um bom marinheiro que mais tarde teve a infelicidade de se apaixonar por uma beauty. A bella Geraldine que esteve no circo em Lisboa, acabando por se suicidar. Eramos abordo 10 passageiros sendo

"LONDON"

tres senhoras, entre ellas uma americana. Um dos homens era um cocheiro inglez para os duques de Palmella que ás vezes punha um lenço na cabeça para fingir

de senhora e podermos dançar um quadrado de lanceiros ao som do harmonio que tocava o despenseiro. Tivemos uma viagem magnifica sempre com bom tempo e andando $9\frac{1}{2}$ milhas por hora o que para o "London" era muito bom. O barometro estava alto em 770^{mm}. No dia 12 ás 7.30^{h} passamos Ouessant e no dia 13 avistamos por estibordo uma esquadra composta de quatro navios. Pintei dois vapores um para o Comandante e outro para Miss Cary, a americana que era muito divertida. As 3 horas do dia 13 vimos terra do cabo Ortegal por bombordo tendo atravessado a má afamada bahia de Biscaya com um tempo lindissimo bem differente do que tinha encontrado á ida para Inglaterra. Na manhã de 16 de abril chegamos a Lisboa. No dia 17 apresentei me e fui mandado para os conselhos de guerra onde estive até ao dia 26. No dia 28 fui mandado para o Corpo de Marinheiros para fazer exercicios e tomar parte na parada do casamento do Principe Real D. Carlos com a Princeza D. Amelia de Orleans. Fui ao baile que se realisou no Paço d'Ajuda por occasião do casamento. Vieram assistir alguns Principes estrangeiros e ao Tejo varios navios entre elles o "Italia" um dos maiores navios de guerra existentes e que com as suas seis chaminés e com unico mastro parecia na phrase pittoresca de Carlos Testa, uma fabrica de loiça... No dia

Coimbra - Partida para Madrid

17 de junho fui a Coimbra visitar o engenheiro Adolpho Loureiro com quem trabalharia em Macau. Gostei muito da cidade e das margens do Mondego. Fui a Setubal n'um yacht, e estive na Fonteireira em Bellas com Eduardo e na Quinta da Conceição na Trafaria com o Theodoro. Foi-me offerecido o logar de imediato da "Mandovi" que ia partir para Moçambique mas preferi ir com o Fernando de Serpa para a "Rio Lima" que estava na China com falta de officiaes. N'esta epocha havia muitos navios em estação e poucos officiaes de modo que os guarda marinhas promovidos a Tenentes pouco tempo se demoravam em Lisboa. Os passageiros do Estado para a China iam em geral embarcar em Marselha nos vapores das "Messageries Maritimes". Mandei as bagagens por Bordeus n'um vapor da mesma companhia e com o Fernando de Serpa parti no comboio para Madrid ás 7 horas da tarde do dia 22. Acompanhou-nos no comboyo até Santarem o Marquez de Bellas. No dia seguinte ás 5 da manhã chegamos a Madrid e fomos para o Hotel Bom Retiro no Prado. Vi a procissão dos Ramos e dei uma volta pela cidade, visitando a "Armeria" e o Museu do Prado as coisas mais interessantes da cidade. Na Armeria são curiosas sobretudo as armaduras antigas entre as quaes figuravam

algumas portuguesas e no Museu existem lindos quadros dos mais celebres pintores hespanhoes. Á noite fui ao Retiro onde assisti a uma representação ao ar livre. Ve se que Madrid é uma cidade mais rica e com melhor edificios que Lisboa. Os arredores são muito aridos. No dia 24 as 6 horas parti no expresso para Paris. O campo da parte norte da Espanha é pouco interessante a não ser a descida dos Pyrinéus que achei bonita. Ás 5 horas da manhã do dia 26 cheguei a Paris e fui para o Hotel Louvois onde já tinha estado. Visitei minha madrinha Cecilia Van Zeller que morava no Quai de Billy Rue Gaston St Paul e á noite fui ao Café Concerto Alcazar d'Eté nos Champs Elysées. Parti no dia seguinte as 11 da manhã para Londres onde cheguei sem ser esperado ás 7.30 da tarde. Atravessei a Mancha no bello vapor "Invicta". No dia 28 de junho passei pela cidade estive em Hyde Park e á noite fui ao Alhambra. No dia 29 fui á Colonial Exhibition e no dia 30 as 9.40 da manhã parti para Paris onde cheguei as 6 h. Á noite fui ao Jardin Parisien. No dia 1 de julho fui ver uma bonita exposição de quadros no Palais de l'Industrie e ás 7.15 da tarde parti no rapido de Marseille chegando alí

Marseille

No dia 2 de julho pelas 10h30m da manhã fui para o Hotel de Noailles na Cannebière onde já encontrei parte dos meus futuros companheiros de viagem. Eram estes o Governador de Macau Firmino José da Costa engenheiro militar, sua mulher e filho Raul. O Alferes de infanteria seu ajudante de Campo Chaby a mulher e duas filhas pequenas. Como creado do Governador ia um antigo trabalhador do forte de Caxias. Quando cheguei ao hotel apenas encontrei na casa de jantar o ajudante e a familia a quem me dirigi em portuguez teimando elle em responder-me n'um horrivel francez por não comprehender creio eu que fora de Portugal se fallasse portuguez. Fiz conhecimento com o Governador que era uma competencia no seu metier de engenheiro militar mas que tinha pouco bom senso e não possuia as qualidades necessarias para o logar que ia desempenhar como se verificou mais tarde. A mulher boa creatura mas pouco fina e o filho bastante mal educado para o logar de "Principe Real" que ia ter. O ajudante era sargento e a mulher tinha sido creada de servir. Eis a representação diplomatica que mandavamos para a China e Japão. No dia 3 de julho percorri a cidade com o

A bouillabesse no Rubion

Fernando de Serpa e fomos de carruagem dar a volta à Corniche lindo passeio à beira mar almoçando no elegante restaurante do Rubion a celebre "bouillabesse" que é uma especie da nossa caldeirada. Estivemos em Notre Dame de la Garde d'onde se desfructa um bonito panorama. Á noite fomos a um café concerto.
No dia 4 de julho pela manhã embarcamos no vapor "Irraouaddy" das Messageries Maritimes que estava atracado ao bassin de la Joliette.

"IRRAOUADDY"

Tonelagem 3785
construido em 1872
Comp. 398.2 pés . machina Comp. 3 cylindros

Marseille a Port Said

As 10h partimos em direcção a Port Said pelo norte da Corsega não tendo eu percebido o motivo pelo qual não fomos pelo Estreito de Bonifacio que era mais perto. O Irrawaddy era então um bom vapor tendo os defeitos dos navios d'aquella epocha taes como sala de jantar e accomodacões à ré poucas construcções no convez etc. Tinha um apparelho mais leve do que o dos outros vapores da companhia que apparelhavam a barca. A marcha regulava por 13 milhas. Era Commandado pelo oficial de marinha de guerra lieutenant de vaisseau Bretel, homem instruido e auctor de algumas Taboas de navegação d'um taximetro e d'uma esphera celeste para determinar as coordenadas das estrellas. Adquiri a bordo uma d'estas espheras. Os restantes officiaes de bordo pertenciam à marinha mercante e esta mistura de officiaes de varias proveniencias dà logar a questões e invejas como poude observar. Seguiam na primeira classe do vapor o Ministro da Hollanda na China Ferguson, um engenheiro francez Mr Moninot e sua mulher, que de Lyon ia para Shanghae ensinar o aproveitamento dos desperdicios das sedas, um redactor do jornal "Courier d'Haiphong", um capitão de mar e guerra e seu ajudante Lalande que iam

para a estação de Saigon, um empregado do Governo, de Pondichery, Le Clerc, viuvo com uma interessante filha d'uns 18 annos Marie e um pequeno, um inglez, uma allemã que ia casar em Manila um plantador hollandez Mr Freiss, etc. Encontramos bom tempo à saida de Marseille, mar plano e aragem de SW.

Marseille a Port-Said

Latitudes e Longitudes

Dia 5 ~~agosto~~ julho	L = 41°.43'	G = 9°.02' P (11°.22' G)	
6 "	= 37.59	= 13.17 P (15.37 G)	
Pelas 23 horas passamos Messina			
7 "	= 35.44	= 18.54 P (21.14 G)	
8 "	= 33.35	= 24.20 P (26.40 G)	

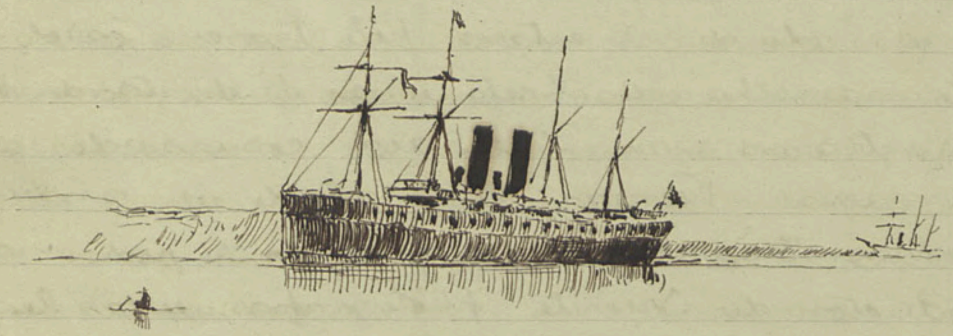
O meu camarote e o do Fernando eram a bombordo ao lado da sala de jantar das creanças - começamos a fazer conhecimento com os companheiros de viagem e eu como era natural conversava com a rapariga Le Clerc. O ministro hollandez tambem gostava de conversar com ella que naturalmente me preferia por ser mais novo. Fallando a meu respeito dizia o Ministro "Les officiers de Marine ne doivent pas se marier. Ils se marient puis ils partent en voyage et quand ils reviennent ils sont toujours de trop"! Este ministro hollandez era o auctor d'um tratado de direito internacional que eu li em inglez. Dizia elle do seu livro que era "basé sur le sens commun". O redactor do Courier d'Haiphong era um parisiense bom cavaqueador com

Estreito de Messina - Port Said

quem nos divertiamos. Os nossos companheiros portuguezes não fallavam bastante bem ~~fran-~~ francez para entrarem n'uma conversação geral. No dia 7 passei pela segunda vez o estreito de Messina, que como de costume offerecia um bello panorama. Nas encosta das montanhas da Calabria via a antiga cidade de Scyllaeum hoje a pequena Scylla e do lado opposto do estreito, ali com 4 kilometros de largo, viam se os rilheiros ou remoinhos Charybdis que tinham fama de ser perigosos para a navegação de vela. Passamos perto da cidade de Messina que dá o nome ao estreito e que tem defronte Reggio. Ao longe por estibordo divisava-se o Etna. Pelas 0.30 do dia 8 estava pelo travez o farol de bordo na ilha de Creta e ás 1. da tarde do dia 9 entramos em Port Said começando a receber carvão. Vieram logo abordo os vendilhões do costume trazendo tudo quando se pode imaginar de productos do Oriente photografias, sedas, leques, jarras etc. Mme. Moninot comprou umas photographias d'uma rapariga vestida de egypcia que lhe disseram ser a filha do Khedivá mas que nós averiguamos ser uma cocotte de Port Said, facto que deu motivo a grande troça. Á noite fomos a um café concerto e qual foi o nosso espanto ao ver o nosso criado de bordo

No Canal de Suez

Pascal no palco a cantar. Contou-nos elle depois que como tinha alguma voz lhe pagavam uns vinte francos para cantar no café quando ali passava no paquete.
Ao romper do dia 10 de julho entramos no canal e ás 5.30 "garamos" isto é amarramos o navio á margem no kilometro 7 por ter encalhado o vapor que ia adiante de nós. Recomeçamos a navegar ás 9.30 e fundeamos em Ismailia á noite onde estava o paquete inglez "Orient" da Orient Line. "Ismailia" esta a 76 kilometros de Port Said e tem ligação por caminho de ferro com o Cairo Suez e Port Said



„ORIENT" em ISMAILIA

Saimos de Ismailia ao romper do dia 11 de julho e navegamos no canal até ás 11 horas quando fundeamos em Suez. Estivemos fundeados duas horas partindo em seguida para Aden. Como de costume encontramos no estreito de Jubal e na parte norte do Mar

No Mar Vermelho.

Vermelho vento Norte fresco que devido ao andamento do navio não se sentia a bordo e fazia falta por causa do calor que neste mez é intenso Suez a Aden e constante de dia e de noite

Latitudes e Longitudes

12 Julho	L = 25°. 41'	Long 34°. 18'	– Norte bonançoso	
13 "	21. 10	" 38. 13	– Calma e aragens	
14 "	16. 38	41. 8	– Bonança – Muito Calor	38°,5 C
15 "	12. 22	44. 0 –		

O que vale é que é calor secco, mais facil de supportar por permittir a transpiração. A temperatura da agua do mar é quasi egual à do ar de modo que o tomar banho não é solução para nos refrescarmos

A atmosphera do Mar Vermelho é especial pela falta de humidade. Aconselham por isso os roteiros e as cartas que não se calculem as distancias à vista e que só haja confiança nos calculos e marcações. De noite os astros veem-se logo que nascem de modo que parecem faroes de vapores vindos todos de leste. Aconteceu que estando uma noite na ponte com o Commandante vi um farol d'um vapor antes do official de quarto, o que lhe rendeu uma descompostura. Afinal o oficial não tinha dado parte do farol ao commandante, por julgar tambem que era uma estrella. O Commandante Bretal dava-se muito mais com o Fernando

Canção do velho marinheiro

de Serpa e commigo do que com os seus camaradas francezes por estes entenderem que o commandante Bretel devia fazer lhe toda a especie de contemelitas.
Ao piano ouvimos o Comandante cantar a seguinte canção maritima franceza:

Jean Noel - Chanson du Vieux Matelot

Jean Noel Matelot de Nantes
A sa femme disait un soir
J'ai vu des choses surprenantes
Mais je ne veux plus les voir
—
J'ai fait trois fois le Tour du monde
Sur des navires à trois ponts
Je sais qu'il fait chaud à Golconde
Et qu'il fait froid chez les Lapons

Eh bien! Eh bien!. de Singapure à Nantes
Mes yeux n'ont rien vu de plus beau
Que ton enfant lorsque tu chantes
Pour l'endormir dans son berceau
—
Sur les bords où la mer sommeille
J'ai vu sur les deux horisonts
Les vaisseaux de la Mer Vermeille
Porter de l'or pour cargaison.
J'ai vu dans l'Inde des gondoles
Où les esclaves du serail
Au lieu des goujons et des soles
Pechent la perle, la perle et le corail
Eh bien, etc
—
J'ai vu la chine je l'assure
Elle est couverte de Chinois
Et de femmes dont la chaussure
Est une coquille de bois

J'ai vu la Chine toute pleine
De lingots d'or de Bengalore
Avec ses Tours de porcelaine
Et ses pagodes, ses pagodes, aux toits d'o[r]
Eh bien! Eh bien!
—
Adièu la mer car je debarque
Mettons nous à l'abri du vent
J'etais sujet, je suis monarque
Entre ma femme et mon enfant
—
Apres les soucis du voyage
J'ai trouvé le meilleur climat
Et sous le clocher du village
On dort bien mieux, on dort bien mieux, qu'au près d'un mat
—

Continuamos no mar Vermelho sem novidade a não ~~ser~~ em Zebel Zuguer, onde nos iamos espetando. Ás 8.30 da manhã do dia 15 passamos o estreito e ás 5 horas da Tarde entramos no porto interior de

Aden – Visita aos tanques

Aden. Um nevoeiro de areia não permittia ver bem a terra o que deu em resultado varar mos o porto. o que deu prazer aos officiaes francezes que gostavam de dizer mal do comandante Bretel Desembarcamos pouco depois de chegar e fomos de carruagem à cidade de Aden e ver os tanque que são a unica coisa interessante. Foram construi-dos n'uma ravina pelos romanos e restaurados pelos inglezes. São uns 50 mas só 13 se acham em estado de servir comportando 340.000 hectolitros d'agua. Estes tanques estão sobrepostos uns aos outros e constituiam o unico abastecimento d'agua antes da installação dos apparelhos para distillar agua do mar. Próximo dos tanques veem-se algumas plantas coisa rara no meio de tanta arides. Voltamos para o porto e depois de estar um bocado na varanda do Hotel a beber refrescos voltamos para bordo. As 9 horas da manhã do dia 16 partimos para Colombo. No dia 17 ainda ao abrigo da terra do Cabo Guardafui regulou se e compensou se a agulha Thompson por meio de barras Foi a primeira vez que vi fazer isto. Logo que dobramos o Cabo encontramos mar de vaga e vento da

Aden a Colombo

Latitudes e Longitudes

17 Julho	L = 12°.47' Long	51°.10'
18 "	L = 12.20 ..	56.46
19 "	L = 10.56 ..	61.55
20 "	L = 9.28 ..	67.10
21 ..	L = 8.27 ..	72.14
22 ..	L = 7.26 .	74.18

"IRAOUADDY" NO CABO GUARDAFUI

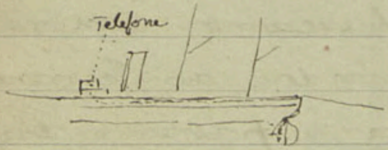
monsão SW muito fresco e mar de vaga como era de esperar. A monção do SW n'esta região faz-se sentir com muita violencia e junta as correntes contrarias torna muito difficil a viagem para o sul aos navios pequenos e de pouca força de machina. Por este motivo tem sido demorados em Aden, ás vezes durante mezes navios da nossa marinha de guerra em caminho para Moçambique. Ali estiveram o transporte "Principe D. Carlos" e a corveta "Mindello" durante mezes á espera que diminuisse a violencia da monção.
Para diminuir o balanço largamos o traquete latino (misaine goelette). O filho do Governador de Macau

Colombo - Almoço em Monte Lavinia

caiu com o balanço e deslocou um braço do que resultou
fazer o resto da viagem com o braço ao peito
Às 3.30 da tarde do dia 21 passamos a ilha
de Minicoy e diminuimos de velocidade para
chegar de dia a Colombo. Às 4 da manhã de
23 avistamos o farol de Colombo e às 6 amarramos no porto. Às 7.30 desembarcamos com o
Commandante Bretel que nos convidou, ao Fernando
de Serpa e a mim para ir almoçar e passar o dia
a Monte Lavinia um sitio pittoresco à beira
mar, distante 11 Kilometros de Colombo e perto
d'um templo de Buddha. Na ponte de desembarque encontramos como de costume os cambistas
vendedores de pedras preciosas, cocheiros a quererem
impingir as suas carruagens etc. Tomamos uma
d'estas e demos um lindo passeio como são
todos de Ceylão por meio d'uma exhuberante
e variada vegetação. Almoçamos e passamos o
dia no Grand Hotel que tem uma bonita
situação sobre o mar. Regressamos a bordo para
jantar. Passaram para o vapor costeiro os passageiros para Pondichery, etc e na manhã seguinte
pelas 8 horas partimos para Singapura.
Continuamos até à noite à vista da costa de Ceylão
Tinha o Iraouddy uma barca de "Fleurier"
que consistia n'uma especie de anemometro de
quatro meias espheras que se trazia a reboque

Barca electrica de Fleurier

pela popa. Cada rotação do apparelho fechava um circuito electrico em que estava um Telefone collocado na casa de navegação. No Telephone percebiam se as rotações do apparelho e por meio d'uma Tabella e observando o numero de rotações por minuto determinava se a velocidade do navio.



Informou me o comandante Bretel de que poucas vezes usava este instrumento não só porque pelo numero de rotações do helice determinava com sufficiente exactidão a velocidade, mas porque os passageiros e sobretudo as passageiras servião se das toalhas dos camarotes para fins a que não eram destinadas e depois deitavam nas pelas vigias ao mar indo enrascar se no apparelho!

<u>Colombo a Singapura</u>

Latitudes e Longitudes

25 julho	L = 6°18'	Long	85°9'
26	L - 6.10	"	90.34
27	L = 5.38	"	95 43
28	L = 3.37	"	99.50

No dia 27 as 9h da manhã passamos meia milha ao norte de Achem Head. Disse me o Comandante que de noite costumava passar encostado ao norte de Pulo Away. A noite foi muito escura. As 9 horas avistou se por bombordo uma ilha que se suppoz ser Pulo Larra mas

Singapura

que depois de se prumar com o prumo Thomson em 16½ braças se reconheceu ser Pulo Varella que passamos à distancia de meia milha. Ás 6.30 da tarde do dia 28 passamos o nosso bem conhecido farol de uma braça e no dia seguinte ás 10½.15 mettemos pratico e entramos no novo porto amarrando

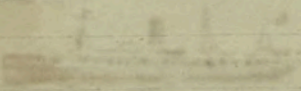
PULO VARELLA ½ MILHA POR EB.

ás 11. na "Borneo Wharf" pela popa do vapor "Shagalien" da mesma companhia. A entrada no porto por um estreito canal e entre ilhas cobertas de vegetação como são todas as do estreito de Malaca é uma coisa linda. Como ao Fernando de Serpa e a mim se tivesse acabado o dinheiro pedimos algum emprestado ao Governador. Fomos passeiar de carruagem ao Jardim Botanico que é o passeio elegante da cidade e tem exemplares muito curiosos, sobretudo de palmeiras. Favorece muito a vegetação as chuvas moderadas mas frequentes visto que pelo menos chove duas vezes em cada tres dias. A temperatura media é de 26°C e a maxima 29°.
Das pontes do carvão á cidade gastamos em carruagem uns 20 minutos. Por ser um porto franco não ha alfandega nem revisão de bagagens o que é uma comodidade para os passageiros. A noite estivemos n'um Café Concerto

Singapura a Saïgon

Separamo-nos aqui dos nossos companheiros de viagem que iam para Java e Filippinas
Ás 6.30 da manhã do dia 30 de julho largamos da ponte e começamos a navegar em direcção a Saigon. pelas 9.45 passamos o farol da Pedra Branca e fomos encontrar no Mar da China mar plano e aragens do sul. Em 31 de julho ao meio dia estavamos em 6°.55' de latitude norte e 106°.6' de longitude leste de Greenwich. Ás 8 horas da noite passamos á uma milha de Pulo Condor onde existe um presidio para os annamitas e chinas condemnados pelos francezes. Ás 3 horas da manhã seguinte avistavamos o farol do Cabo de St. Jacques perto do qual estivemos fundeados das 7 ás 10 esperando a maré para subir o rio Donai. Veio para bordo o piloto que faz o serviço dos vapores das Messageries pelo que ganha 25.000 francos por anno. Da foz do rio até Saigon são uns 60 Kilometros de navegação n'um rio estreito e tortuoso tendo as margens cobertas de vegetação palmeiras, bananeiras, arrozaes etc. O navio navega á toda a força e por vezes as voltas são tão apertadas que a popa do navio quasi toca nas arvores
Pela 1.30 da tarde atracamos ao caes da Companhia em Saigon.. O terreno é todo plano. A cidade tem o typo d'uma cidade franceza com boas ruas um rasoavel jardim e um lindo palacio do governo mas de cal e areia sem cantarias.

NO RIO DE SAIGON



BARCO DE PESCA ANAMITA

Ha bon
d'um
não é
nos c
no po
rodas
Panam
aproveit
arredo
largar
o rio
per u
que n
em
ao
mo
de
Tr
da
Em

LORCHA DE PESCA
MACAU

e ma

"CARENCO"

LANCHA QUE TRAZ O PIL[illegible] — SINGAPURA

Saigon

Ha bons caffés como em todas as cidades francezas. N'um dos caffés vi lagartixas no tecto o que n'estes climas não é para admirar. Em Macau veem se muitos nos candieiros da illuminação publica. Estavam no porto o pontão Tilsit, algumas canhoneiras de rodas e de helice e dois torpedeiros.

Passamos o dia 1 de agosto fundeados em Saigon e aproveitamos para dar um passeio de carruagem nos arredores da cidade. No dia 2 pelas 3h da manhã largamos do caes e começamos a navegar descendo o rio. Observamos um lindo nascer do sol. Passamos por uma canhoneira franceza e por um vapor inglez que navegavam em rumo opposto. As 8h passamos em frente do farol onde largamos o pratico e seguimos ao longo da costa. Tivemos no dia 3 bom tempo e monsão SW fraca. Ao meio dia estavamos em 15° 40' de latitude e 110° 31' de longetude. Alguns passageiros tiveram um começo de envenenamento proveniente da comida. Continuamos no dia 4 com bom tempo.

Encontramos um vapor da mesma companhia que fizemos parar para lhe entregar cartas que escrevemos para a Europa. As 7 horas da tarde do dia 5 fundeamos entre

as ilhas dos Ladrões e na madrugada seguinte entravamos em Hong Kong

Chegada a HongKong - Macau

onde estava a Rio Lima esperando o Governador para o conduzir a Macau como era da praxe. A Rio Lima seguiu para Macau e o Fernando de Serpa e eu depois de nos despedirmos dos companheiros de viagem e agradecer ao commandante Bretel todas as suas attenções seguimos para Macau no vapor da carreira "Kiu Kiang". Ficamos esta noite no hotel Henkee e no dia seguinte apresentamos nos ao Comandante da Rio Lima Rafael de Andrade e embarcamos n'esta canhoneira que ia ser para nós um verdadeiro yacht.

CRUZEIRO PARA EXERCICIO

ATRAVESSADO PARA APANHAR O MEU BONET

Officiaes da Rio Lima

Era ainda Chefe da Estação naval o Comandante da Tamegá José d'Almeida d'Avila. Abordo da "Rio Lima" estavam os tres guardas marinhas Nunes, Pacheco Moreira e Miltão o primeiro dos quaes desempenhava o logar de immediato. Tinha para este logar varios defeito sendo o principal ser quasi de raça preta. O primeiro machinista Brandão e tres ajudantes Antunes, Serra e Madeira. Era commissario um velhote Cardozo e medico Luiz Augusto Rodrigues da Escola da Madeira. O Fernando de Serpa tomou o logar de immediato e eu de encarregado da navegação. No dia 8 de Setembro fomos a Hong Kong voltando no dia 10. Fomos pelo ~~norte~~ sul de Lantao e voltamos pelo norte parando no caminho para dar banho á guarnição

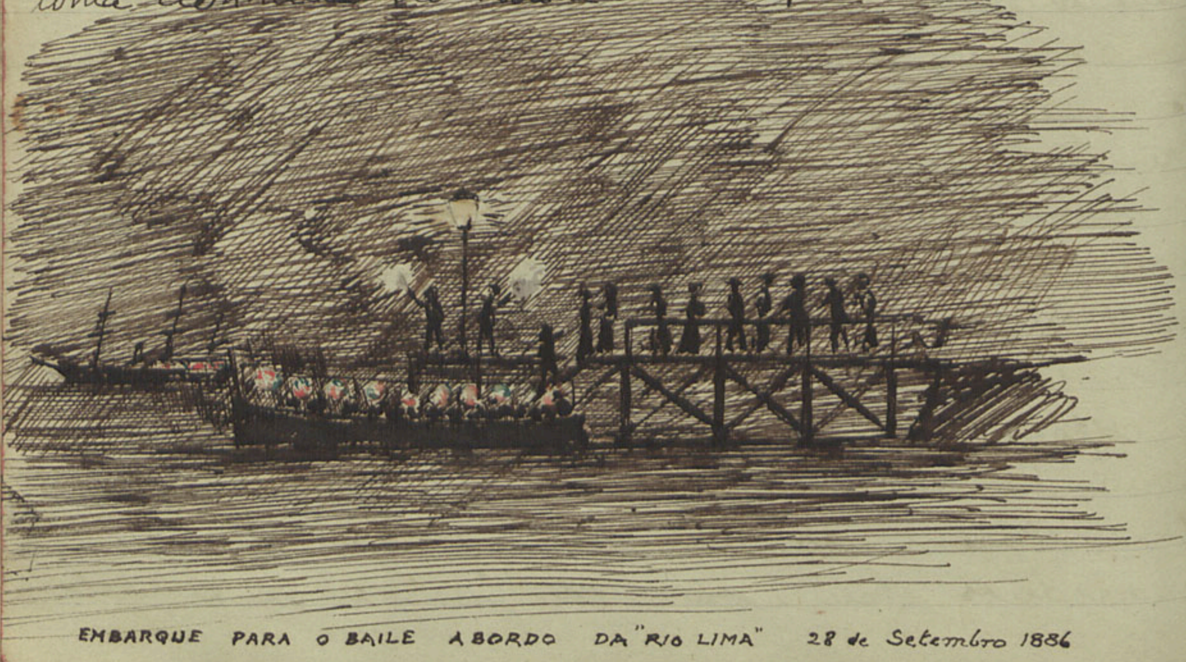
PARADOS AO NORTE
DA ILHA DE LANTAO
PARA TOMAR BANHO

MACAU 28 SETEMBRO 1886
ANNOS DOS PRINCIPES

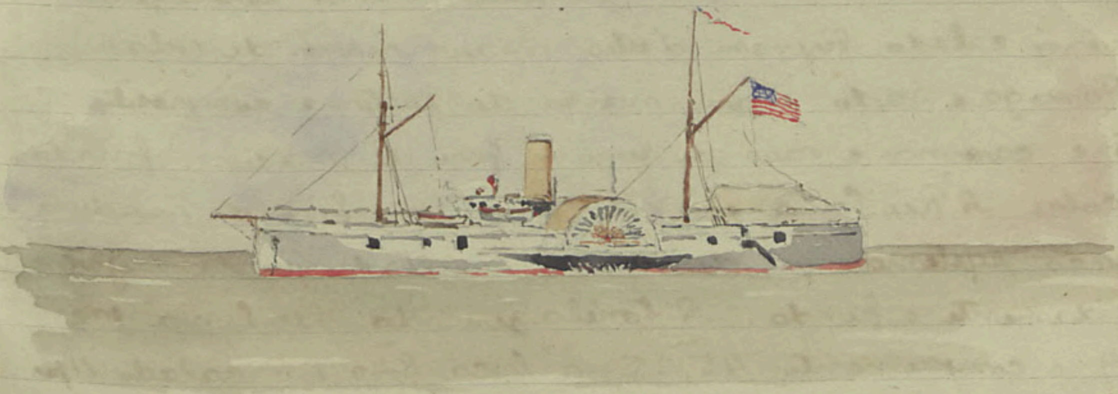
No dia 28 de Setembro anniversario dos Principes D. Carlos e D. Amelia demos um baile abordo para o qual convidamos toda a sociedade de Macau. Tivemos abordo umas duzentas pessoas. Transformamos a camara dos officiaes n'uma especie de buffete e a camara do commandante em gabinete para senhoras. Fazia as honras a mulher do nosso camarada Falone D. Beilarmina Homem de Carvalho. Illuminamos o navio com balões e tomei as providencias necessarias para apagar qualquer incendio, preparando as bombas e mangueiras e collocando ao longo das amuradas baldes com agua por detraz dos bancos o que deu em resultado molharem as abas das casacas alguns individuos. Deu se com este baile uma sensaboria

Um baile a bordo

A baroneza do Cercal uma das senhoras mais instruidas de Macau, que tinha viajado na Europa, etc. era conhecida pelas suas aventuras e as senhoras de Macau em grande parte por inveja não queriam manter relações com ella. Nós convidamos todas as senhoras e entre ellas a baroneza. Fomos informados de que se a baroneza viesse ao baile as outras senhoras não vinham. Em vista d'isto o commandante escreveu à baroneza pedindo para não ir ao baile. Um filho d'ella d'uns 14 annos respondeu ao commandante n'uma carta em que dizia que sentia não ser mais velho para poder dar um tiro na pessoa que tinha escripto aquella carta à Mãe! Durante a minha ausencia de Macau casara o commandante da Estação com uma cunhada do Talone. Estava para casar e casou



EMBARQUE PARA O BAILE A BORDO DA "RIO LIMA" 28 de Setembro 1886



MACAU 1 OUTUBRO 1886 "MONOCACY"

com outra o guarda marinha Alcobia: o guarda marinha Jozé T. d'Almeida Carvalho estava noivo e casou mais tarde com Miss Dora Loureiro e o Manoel da França queria casar com uma das "beauties" de Macau Amalia Pacheco e não casou porque ella não quiz; finalmente o Canto e Castro queria casar com uma "half cast" filha do consul d'Austria que só fallava china! Uma verdadeira epidemia de casamentos.

Veio a Macau a canhoneira transporte americana "Monocacy" com cujos officiaes mantinhamos muito agradaveis relações, jantando nós abordo do seu navio e elles comnosco. Era commandada pelo captain Glass. Este navio de rodas e calando pouca agua era muito util para subir os rios

A "Rio Lima" – Partida para a India

A canhoneira "Rio Lima" assim como a "Tamega" e "Sado" foram construidas em Birkenhead por Laird & Brothers em 1875-1876. Eram navios inspirados no celebre corsario americano "Alabama" mas a sua menor tonelagem e menor calado fizeram d'elles maus navios de vela.
A "Tamega" e "Sado" eram navios do systema "composite" isto é cavernas e vaus de ferro e forro de madeira forrado de cobre. A "Rio Lima" era de ferro com forro de madeira e zinco systema que deu mau resultado por se sujar rapidamente o fundo. A tonelagem da "Rio Lima" era 539 o comprimento 45,^{m}35, a boca 8^{m}40 e o calado 11 pés.
A "Sado" e "Tamega" tinham mais 0,^{m}10 de boca.
Eram lindos navios com a apparencia de verdadeiros yachts.
No mez de Outubro recebeu-se ordem de Lisboa para a "Rio Lima" partir para a India. A principio o Governador conseguiu que se sustasse a ordem mas mais tarde o Governo de Lisboa insistiu e tivemos de partir.
Pedimos para limpar o fundo que estava muito sujo em Hong Kong mas foi-nos respondido que o limpassemos em Singapura: no que não percebi a vantagem.
Passaram ao nosso navio os guarda marinhas Macedo e Couto, Manoel da França e Almeida Carvalho que tinham acabado os seus tres annos de tirocinio.
De Macau fomos a Hongkong metter carvão e pelas 3 horas da tarde do dia 8 de novembro começamos a navegar em direcção a Singapura.
Encontramos a monsão mais fraca do que suppozemos

DA CHINA PARA A INDIA

e o mar ondulado. Devido a uma certa falta de attenção do guarda marinha de quarto perdemos nos entre as ilhas por ter confundido umas com outras. Logo que puzemos o navio ao caminho começamos a largar panno, mas por estar o fundo muito sujo apenas conseguiamos andar seis milhas escassas.

Hongkong a Singapura

Latitudes e Longitudes
9 de novembro

10	L = 20.16	Long	112.36
11	L. 17.48	"	110.42
12	L. 14.53	"	110.42
13	L. 11.29	"	110.00
14	L. 8.56	"	108.44
15	L. 6.50	"	106.49
16	L. 4.37	"	105.32
	L. 1.48	"	104.48

Encontramos varias lorchas a pescar. Estas lorchas afastam se ás vezes até duzentas milhas de terra o que no mar da China representa serem bons marinheiros

O castigo da Chibata.

Dia 14 Com uma trovoada do SW só andavamos 3 milhas

No dia 16 as 2 horas marcaram-se Barbouki e Bintang por onde se verificou estar os chronometros bons. Avistou se o farol da Pedra Branca ás 3 marcou se leste oeste as 7 e navegando por elle seguimos até avistar o farol do Forte em Singapura. À meia noite fundeavamos no porto de Singapura em 6 braças de fundo. estando bastante denso o nevoeiro a ponto de vir ter comnosco um escaler d'um navio de guerra inglez que andava perdido. No dia seguinte depois das visitas oficiaes tratou se da entrada do navio na doca secca para limpar o fundo que estava muito sujo com limos e mariscos que facilmente adherem ao zinco. Durante a estada do navio na doca uma praça de marinhagem embriagou se e teve um conflicto com a policia motivo pelo qual lhe foi applicado o castigo de 25 chibatadas. Era um espectaculo desagradavel que se fazia com um certo apparato em formatura de mostra, os officiaes armados etc. Não ha duvida que este castigo muito contribuia para a disciplina que então havia abordo dos nossos navios. Uma noite que vim para bordo com o Fernando em Rickshaw, como estava escuro o Fernando deu ao cooli meia libra em ouro em vez de uma

No Estreito de Malaca

moeda de dez avos de pataca. O cooli fez questão por julgar que era uma moeda falsa, o Fernando deu lhe com a bengala e o cooli foi-se com a meia libra sem perceber o dinheiro que levava. Depois de sair da doca fomos atracar a uma das pontes do New Harbour onde mettemos carvão. Ás 6.30 do dia 20 largamos em direcção a Colombo. Navegamos toda a noite por marcações dos differentes faroes

A DEMANDAR O FAROL DE UMA BRAÇA

avistando pelas 3.30 a.m o farol de uma braça. Depois de largar de Singapura percebemos que faltava abordo uma das tres folhas em que está dividida a carta do Estreito de Malaca o que foi uma rascada que se safou fazendo uma carta para nosso uso pelo roteiro e por meio de cartas geograficas que tinha abordo.

Singapura a Colombo

Latitudes e Longitudes

21 de novembro	L: 3°.36'	Long 100°.32'		
22 " "	L: 5.24	" 97.31		
23 " "	L: 5.56	" 93.37		
24 " "	L: 6.05	" 89.33	Camº Correcto	244'
25 " "	L: 6.10	" 85.48	" "	226

Cruzamos perto de Diamond Point o paquete italiano "Domenico Balduino" que ao anoitecer seguia com proa à terra e corrigiu a sua derrota

depois de ter observado o nosso rumo. Fora do Estreito de Malaca tivemos ventos do NE fracos e bonançosos e nas proximidades de Ceylão calmas. Tivemos no estreito

"DOMENICO BALDUINO"
Indigno descendente de Christovam Colombo.

correntes correntes ao noroeste, no ultimo dia de modo que tendo de Diamond Point soltado o rumo para Pulo Way quando avistámos esta ilha estavamos muito ao norte e foi necessario andar bastante para ella para passando encostado nos livrarmos de Pulo Rondo e dos escolhos que a rodeiam. As 7.h-30m da manhã do dia 27 de novembro chegamos a Colombo tendo tido

Singapura a Colombo
26 de Nov° L = 6°6' Long 81°53'
27 " " L = 5.59 " 80.12

desde Singapura uma velocidade media de 9½ milhas por hora com 50^{l} de pressão nas caldeiras e 82 rotações. Estavam em Colombo um navio de guerra allemão e os vapores "Oxus" e "Amazone" das Messageries. Attestamos os paióes de carvão e preparou-se o navio para partir para a India Portugueza onde ainda não sabiamos o que tinha acontecido para a nossa presença ser tão necessaria. O commandante chamou-nos à camara ao Fernando e a mim

Um conselho de officiaes

para lhe darmos a nossa opinião sobre a resposta que devia dar ao seguinte telegramma que tinha recebido. "I am coming - Rachel".
Antes da minha entrada a bordo da "Rio Lima" na China o comandante Rafael d'Andrade tinha tido relações muito intimas com uma rapariga americana Rachel Caroline Thomas, uma das muitas raparigas d'aquella nacionalidade que vão para a China fazer fortuna sem se preoccuparem com a moral. Esta rapariga vivia com um inglez e foi raptada de bordo d'um vapor pelo Rafael na occasião em que fingia ir para a Australia. Viveu com o Rafael em Kowloon quando a "Rio Lima" ali esteve em fabrico na doca e depois em Macau. Mais tarde partiu para Inglaterra com tenção de regressar à China. O telegramma que o comandante acabava de receber, vindo de Singapura mostrava que ella tinha ali chegado e tencionava voltar para traz para nos encontrar. O comandante não tinha dinheiro para estas extravagancias e por isso o aconselhamos a que respondesse o seguinte: "Dont come - Rafael"
N'esta epocha o Fernando e eu ainda não sabiamos o que são as americanas do norte e d'aquillo que são capazes.
No dia 29 de novembro as 5.30^h^m da tarde saimos de Colombo para Goa. N'esta noite

no quarto das 8 as 12 apanhamos fortissimos aguaceiros - Tive de apetar e andar de vagar por se não ver nada para a proa. No dia seguinte voltamos a ter o lindo tempo da monsão NE. Ceu limpo, vento fraco e mar plano.

PELA VIGIA DO MEU CAMAROTE
QUANDO ESTAVA FAZENDO O CALCULO
2 de dezembro 1886

Esta navegação ao longo da Costa de Malabar perto de terra - a umas 3' - vendo as antigas conquistas dos portuguezes é muito interessante. Passamos os farões de Alipee e Cochin

Colombo a Goa Tivemos uma fraca corrente favoravel

30 de novembro L = 8°6' Long 77°20' ao longo da Costa.
1 " dezembro L = 11.26 " 75.20 No dia um vimos
2 " " L = 14.54 " 73.53

"muitos" pangaios. Tendo ouvido fallar muito nas cobras da India e nos milhares de pessoas que matam por anno ao ver a nadar à superficie do mar varias cobras pensamos: se já no mar se encontram o que será quando chegarmos a terra. Afinal em terra nunca vi nenhuma. Continuando a navegar ao longo

Chegada a Goa

da Costa e perto de terra, as 2.^h 25^m da tarde do dia 2 de dezembro marcamos a ilha de S. Jorge a uma milha a leste e as 3.^h 45^m fundeamos no ancoradouro da Aguada. Não apparecia embarcação alguma de modo que demos um tiro de peça. e pelas 5 horas atracou um empregado da Alfandega que perguntou se o navio era portuguez e que carga trazia! E para isto vinhamos nós a toda a pressa desde Macau! As 6 horas veio um piloto que declarou que só no dia seguinte poderiamos entrar a barra do Mandovy e fundear em frente de Pangim

No dia 3 as 5.^h 30 da manhã suspendemos e entramos a barra indo ancorar em frente do Palacio do Governo de Pangim A não ser o guarda da alfandega e o piloto a unica visita que tivemos no fundeadouro da Aguada foi a diuma quantidade de lavadeiros (mainatos) que ali foram offerecer

NA COSTA DE MALABAR
1886

Festa de S. Francisco Xavier

os seus serviços. É costume os lavadeiros serem tambem barbeiros que se contractam ao mez muito barato. Tambem se encarregam de arranjar "bailadeiras". O immediato queria mandar saír esta gente de dentro do navio mas

OS MAINATOS

era difficil dada a teimosia d'elles. Um declarou: Eu sou o passarinho e já não saio d'aqui. Vinham todos de branco com um panno enrolado na cabeça. A embarcação que os trazia - uma tona - nada tinha de notavel e pela sua construcção percebia se bem que a architectura naval estava muito mais adiantada na China do que aqui. Logo que fundeamos em Pangim mandou o Commandante o guarda marinha Carvalho communicar ao Bispo presidente do Conselho de Governo, a chegada do navio e perguntar quando o poderia receber. Depois de bater a varias portas sem encontrar ninguem voltou o guarda marinha para bordo com a noticia de que por ser o dia da festa de S. Francisco Xavier tinham todas as auctoridades partido para Goa Velha para assistir as festas. Em vista d'isto desembarcamos e fomos tambem de carruagem para Goa Velha. São uns tres quartos de hora de caminho por uma estrada plana ao longo do Mandovy. Em Goa

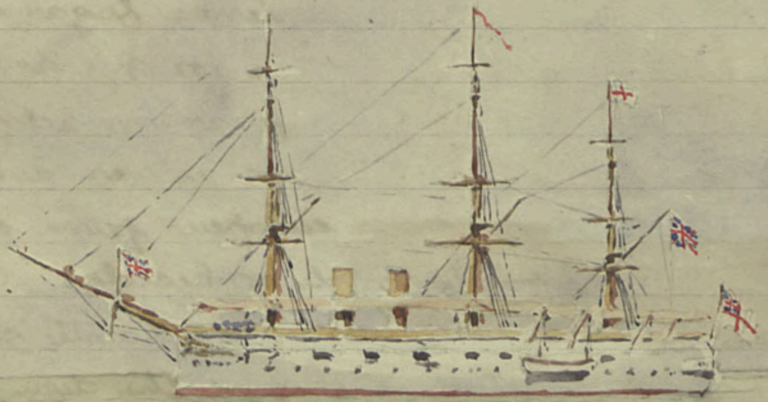
velha só não estão em ruinas umas 3 igrejas. N'uma d'ellas tenha logar a festa e os que assistiam ficaram admirados ao ver entrar europeus para elles desconhecidos. O

BOMBAIM

commandante conhecia um juiz a quem foi fallar o qual lhe disse que em Goa não nos esperavam e não sabiam o que iamos lá fazer! E para isto viemos nos a toda a pressa desde Macau. A India Portugueza theatro de tantas façanhas viemos encontral-a n'um triste estado de pobreza e decadencia

Os europeus eram quasi todos empregados publicos havendo grande numero de juizes por causa da Relação. O Palacio de Pangim nada tinha de notavel. N'uma grande sala via se uma collecção de retratos dos differentes vice reis, todos mal pintados, com as pernas abertas e o brazão d'armas ao canto. O Palacio do Cabo sobre o mar tem uma bella situação e mais nada. Depois de estar

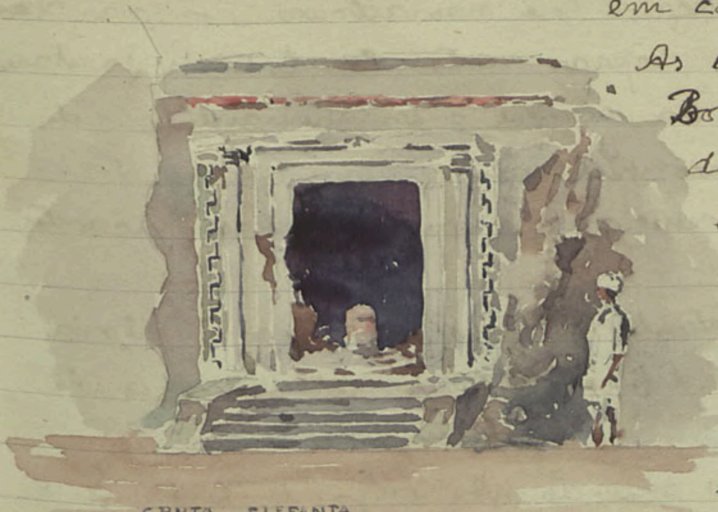
BOMBAIM



"BACCHANTE"

uns tres dias em Pangim recebemos ordem de Lisboa para ir a Bombaim buscar o novo Governador Geral Cardozo de Carvalho. No dia 8 de dezembro de 1886 pelas 8 horas da manhã começamos a navegar em direcção a Bombaim. Ao meio dia estavamos em 15°52' de latitude e 73°22' de longitude. O tempo estava optimo e durante a noite fomos navegando ao longo dos faroes da Costa. No dia 9 as 5.30 da manhã marcou-se o farol de Rajapur a leste verdadeiro as 9.30 mettemos pratico e uma hora depois amarravamos a uma boia em frente do caes Apollo Bandar. Estavam no porto a "Bacchante" com o contralmirante chefe da Estação Naval abordo duas canhoneiras e a fragata americana "Brooklyn"

em caminho para a China
As embarcações de Bombaim são parecidas com os pangaios e outras embarcações arabes. Demandam muito mais agua á proa do que a ré e tem um bastardo que nunca



se usa sobre o mastro de modo que só viram em roda. O mastro é muito inclinado para vante e a verga sustagada a meio não tem troça, só sendo usada a tope. As velas alem das tralhas tem uns cabos finos parallelos metidos nas costuras dos pannos. Estes são muito estreitos e apoiados nestes cabos podem ser d'umas fazendas leves e pouco resistentes. Ao virar de bordo - sempre em roda a vela camba por avante do mastro.

Fomos jantar ao hotel "Esplanade" e apesar de já ter andado muito pelo Oriente fez-me impressão o grande numero e variedade de vestuario dos creados, quasi todos de turbante na cabeça e descalço o que fazia contraste com os europeus que à noite andam

sem chapeu na cabeça, o que não admira pois não chove e è raro fazer frio ou soprar vento. Em todos os jantares e almoços na India ha sempre o indispensavel arroz de caril que è servido acompanhado d'uma grande bandeja cheia de varias especiarias mais ou menos picantes de que não gosto.
Visitamos a Estação Central do Caminho de ferro "Victoria Terminus", um rico edificio de estylo gothico cheio de marmores de variadas cores, bronzes, etc. Creio ser a mais rica estação do mundo. Ao longo da linha ferrea ha grades de ferro e jardins que denotam uma grande extravagancia e riqueza. Disseram-me que isto era devido ao facto do excesso de receitas acima de 7 por cento ter de ir em grande parte para o Governo. A companhia prefere fazer aquellas despezas a entregar o dinheiro ao Estado. O mercado Crawford Market è tambem muito bom tendo no centro uma fonte offerecida por um ricasso da terra Sir Cowasjee Jehangir Readymoney. Ali se veem à venda, peixes, hortaliças, fructas e flores.
Fomos no escaler a vapor visitar a ilha Elefanta situada na bahia a cerca d'uma hora de viagem. Existe alli cavado na rocha um templo hindu do oitavo ou decimo seculo. Para lá chegar sobem-se umas escadas de pedra, podendo-se querendo fazer uso d'uma especie de palanquins que ali ha para alugar. O templo està uns 75 metros acima do nivel do mar; tem

GALEOTA DO VICE REI

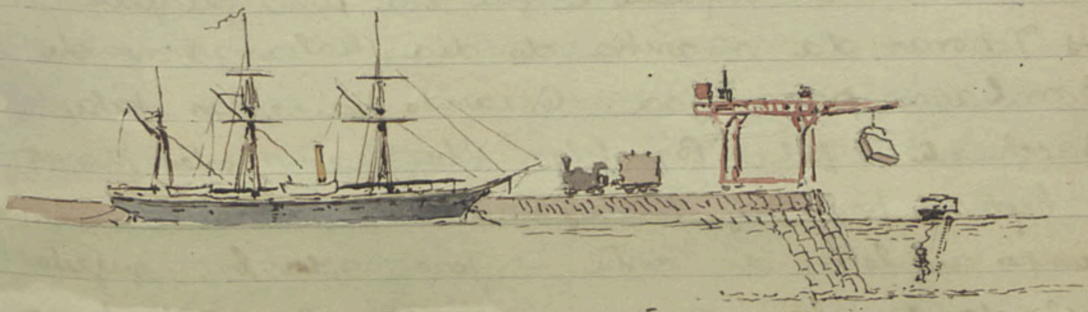
uns 43 metros de largo e 4 de alto. Cerca de quarenta columnas sustentam o tecto. Em frente da entrada principal existem umas figuras com uns 6 metros de alto representando a trindade indiana Brama Wischnu - e Shiva. Ha varias outras estatuas representando divindades, uma com meio corpo de mulher e meio de homem, e alguns "lingas" especie de marcos de pedra onde as mulheres estereis vão orar para ter filhos. Parte das figuras e columnas foram destruidas pelos portuguezes, no dizer do guarda do templo que não sabia quem nós eramos. É possivel que assim fosse na epocha de fanatismo em que pela primeira vez fomos à India. Mais para admirar é que agora (1916) se faça por cà o mesmo.

A americana do Commandante.

Dizem que na ilha Elefanta ha bastantes cobras mas eu não vi là nenhuma.

Estavamos um dia abordo do nosso navio quando entrou no porto um paquete da companhia Peninsular e Oriental vindo da China. Ao passar junto à canhoneira vimos à amurada uma senhora vestida de branco a dizer adeus com um lenço. Era a americana do Rafael! O commandante foi buscal-a a bordo e levou a para o Hôtel. Soubemos depois que ella depois de ter estado um certo tempo em Londres voltaria para a China. Na viagem de Aden para Colombo um passageiro emprestara-lhe um jornal de Hong Kong onde ella lera que a "Rio Lima" tinha partido para a India. Chegada a Colombo telegrafou ao Consul de Portugal em Singapura perguntando se o navio jà ali tinha passado. Como não obtivesse resposta seguiu até Penang. Em Penang foi ao Club ler os jornaes de Singapura e depois de ver que a "Rio Lima" jà tinha passado para a India, mandou o telegramma que recebemos em Ceylão, e esperou o primeiro vapor para Bombaim onde

EM MORMUGÃO
1886



Os blocos do quebramar pesam 40 Toneladas e são assente sobre um enrocamento simples, nivelado por mergulhadores Com o "Titan" collocaram-se com bom tempo 12 blocos por dia, isto é, secção e meia. Dirigia o Cº de ferro Mr Sauvegga se encontrava.

No dia 13 de dezembro pelas 6 horas da tarde chegou a Bombaim vindo da Europa o vapor "Bokhara" da Peninsular e Oriental conduzindo o novo governador da India Portugueza, o official de marinha Cardozo de Carvalho, sua mulher e ~~enteada~~ sobrinha, um alferes com a mulher, um doutor Viriato e creados Vieram para bordo da "Rio Lima", cedendo o comandante a sua camara ás senhoras e alguns officiaes os seus camarotes. Ficaram mal alojados mas nós ainda peor. A "Rio Lima" não era navio para passageiros o que o pateta do aju-

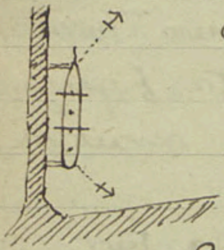
dante e do doutor não podiam perceber. O ajudante na manhã seguinte perguntava. "Então n'este paquete não dão caffé de manhã aos passageiros"? e exclamava de vez em quando. Ai! meu "Bokhara" meu "Bokhara" aquillo é que era um paquete!
As 7 horas da manhã do dia 14 largamos de Bombaim para Goa. Quando passamos pela "Bacchante" e pela "Brooklyn" tocaram estes navios o hymno portuguez. Navegamos sempre com bom tempo ao longo da costa. O governador bom sujeito fallador e alguma coisa mentiroso entretinha-nos na ponte contando-nos historias da sua viagem ao "Brazil" como commandante da "Sado". Ao approximar-nos da Aguada abriram os convez as bagagens dos passageiros para tirar das malas os uniformes e vestidos que se tinham de pôr para a recepção do novo Governador Geral que tinha algumas honras de Vice-Rey.
As 9.30 da manhã do dia 15 recebemos o piloto na Aguada e entramos o rio indo fundear em frente do Palacio de Pangim. Desembarcou o governador na galeota com o estandarte real à proa seguindo-se todo o cerimonial, salvas, etc. proprio da occasião: Julgamos então que nos iriamos demorar muito mezes em Goa mas tal não aconteceu. O commandante alugou uma casa onde foi viver com a Miss Thomas que

Em Pangim

vaio de Bombaim n'um dos vapores indios que
faziam o serviço da Costa. O despenseiro do
commandante Clemente que lhe era muito
dedicado via se atrapalhado para ter tudo
no aceio e na ordem que a Americana exigia.
No dia de Natal jantamos o Fernando de Serpa
e eu em casa do Commandante. A Miss Thomas
não era uma "beauty" mas tinha bonita figura
e era interessante e intelligente como a maioria
das suas compatriotas.
Fomos varias vezes ao Cabo jogar tennis e jantar
com o comissario inglez do sal Mr. Oliver que era
casado com uma senhora ingleza muito interessante
parenta do Almirante Sartorius. Entre outras
pessoas estavam então na India o major de
engenharia Mousinho de Albuquerque como fiscal
do Governo junto da companhia constructora do
caminho de ferro. e Joaquim Mousinho que pela
primeira vez ia ao Ultramar e mais tarde devia
vir a ser um homem notavel pela prisão em
Africa do celebre Gungunhana. Fui a alguns
bailes de gente mestiça que tinham uma certa
originalidade. Dançava-se contradanças por bi-
lhetes e serviam-se bananas e cerveja nos inter-
vallos entre as danças. Algumas vezes fomos à
praia de banhos de Carazalem onde viviam alguns
europeus n'uma especie de palhotas inconfortaveis

Inauguração do Cº de Ferro de Mormugão

Desde o dia 15 de dezembro de 1886 a 14 de Janeiro de 1887 estivemos amarrados em Pangim. Néste dia de tarde saimos de Pangim e fomos para Mormugão onde amarramos junto ao quebramar do porto artificial em construcção. No dia 15 foi o Governador assistir à inauguração do caminho de ferro e a um jantar em Margão. No dia seguinte amarramos ao quebramar como indica o desenho junto.



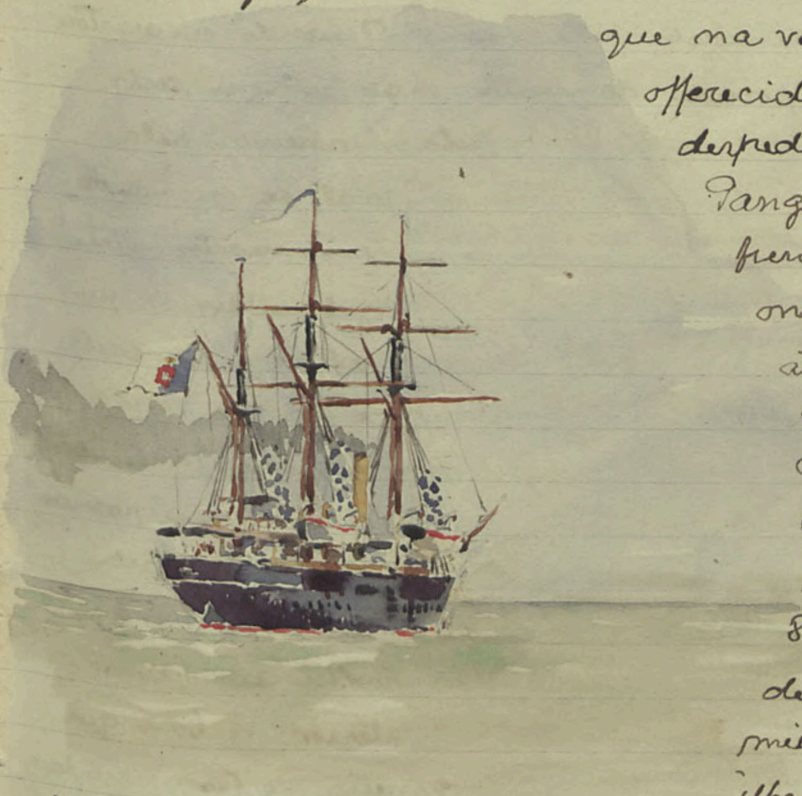
A futura cidade Vasco da Gama ainda não tinha casas e apenas havia ali um antigo forte onde estava estabelecida a direcção do caminho de ferro. O capitão do porto, o 1º Tenente D. Miguel de Mello tinha uma pequena casa d'onde não via o mar, o que alias não tinha importancia porque quem mandava no porto eram os inglezes do Caminho de ferro com quem nós nos entendiamos perfeitamente.

Tratou o commandante de arranjar uma casa para a americana e viu-se que a unica possivel era a da fiscalisação do Caminho de ferro que talvez o Mousinho cedesse.

Por estes dias recebeu-se um telegramma de Lisbôa mandando regressar o navio a Macau. Para podermos emprestar ao Commandante o dinheiro necessario para mandar a americana para Londres vendemos os objectos que tinhamos trazido

Regresso à China

da China e resolveu-se que a americana fosse embarcar a Bombaim com os guardas marinhas Macedo e Couto e Nunes que tendo acabado a sua estação queriam regressar à sua custa a Lisboa. No dia 21 às 5 horas da tarde saímos de Mormugão e fomos fundear na Aguada perto da fortaleza. Na manhã seguinte seguimos para Pangim e começamos a preparar o navio para a viagem. Partimos de Pangim para Colombo no dia 26 de Janeiro. N'essa manhã vieram almoçar a bordo e tirar fotografias do navio Mr. e Mrs. Norman Oliver que na vespera nos tinham offerecido um jantar de despedida. Saímos de Pangim as 11h e fomos fundear na Aguada onde estivemos até às 7 da tarde esperando a mala do Correio vindo da Europa, que chegara n'esse dia. As 8h. fizemos o ponto de partida duas milhas a oeste do ilheo S. Jorge e navegamos ao longo da costa



PARTIDA DE PANGIM
GENTE NAS ENXARCIAS

Chegada a Colombo - "never change your course"!

Em direcção a Colombo

<u>Pangim a Colombo</u>
Latitudes e Longitudes

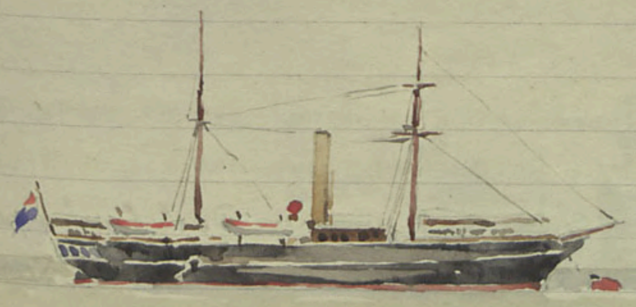
27 Janeiro 1887 -	L: 13°.28'	Long 74°.16'	Bom tempo e NW fraco
28 "	L: 10.39	" 75.23	Viram cobras á superficie
29 "	L: 8.15	" 76.49	As 4.45 passamos o farol
30 "	L: 7.15	" 79.10	de Cadupatan

A demandar Colombo

Pelas 5h do dia 30 avistou-se o farol de Colombo as 6h parou a machina e mettemos piloto amarrando pouco depois dentro do porto com o ferro de EB com 40 braças de amarra e com um ancoreste pela popa. Quando se avistou terra julguei que a posição do navio não estivesse certa pela maneira pela qual se marcavam uns montes que julguei ser os que estavam na carta e por isso mudei de rumo. Mais tarde percebi que a posição do navio estava exacta e por isso voltei ao rumo anterior. Vi bem que è asneira estar a mudar de rumo quando se não tem a

BARCOS DE PESCA
CEYLÃO

certeza de que se vae mal. O commandante era um bom e experimentado navegador mas tinha muita confiança em mim de modo que era eu quem navegava o



VAPOR DOS FAROES
CEYLÃO

navio e escrevia os relatorios da viagem. Estavam no porto de Colombo dois vapores da "Peninsular e Oriental", dois da "British India" e um "Blue Funnel". Fui jantar com o commandante ao Grand Oriental Hotel. Este hotel tem uma grande sala de jantar com a altura de dois pavimentos. Moviam-se nella grandes panskás que davam um certo cachet. Hoje tem ventoinhas electricas. A viagem directa para a China era nesta epocha contrariada entre Singapura e Macau pela monsão Nordeste que ás vezes os navios pequenos não podem vencer. Por isso me pareceu preferivel aproveitar a Middle monsoon do NW. ir entrar o estreito de Sunda e seguir para Manila pelo Estreito de Makassar. O commandante approvou este meu plano e partimos de Colombo no dia 1 de fevereiro ás 6.h p.m.

5 de fevereiro

COLOMBO A SURABAIA
9½ MILHAS

De Colombo para o Estreito de Sunda fazíamos uma proa mais sul do que indo para o estreito de Malaca de modo que podiamos aproveitar melhor o panno. <u>Colombo a Surabaya</u>

2 de fevereiro	L = 5°31' N	Long 80°.41'	Vento ENE bonançoso. Corrente 15' 82° NW
3 " "	L = 4.27 "	" 83.02	Vento NE moderado. Ferrei de noite os joanetes às 2.30 Corr.te W. 20'
4 " "	L = 2.53 "	" 85.54	Vento NE fraco. Cirrus. cumulos soltos e balanço. Corr.te 13' por 67°.SW
5 " "	L = 1.22	" 88.54	Vento ENE fraco. Corr.te 8' por 46° SE
6 " "	L = 0°.5'	" 91.58	Vento Sul fraco. Cirrus cumulos corrente 19' por 62° SE
7 " "	L = 1°.9'.S	" 94.53	Vento Sudoeste fra. Corrente 14' por 56° SE
8 " "	L = 2.17 "	" 97.40	Longitude pela estima. Vento

Noroeste moderado e aguaceiros. Só houve sol para uma altura de manhã com a qual obteve uma recta d'altura. Ás 8.30 da noite tomei uma altura da lua com a qual calculei uma recta de altura que me deu o ponto L = 2°.56' S Long. 98°.55 9 de fevereiro L = 3°.51' S Long 100°.11'. Não houve sol mas de madrugada viu-se Peggy do Sul e deitando para Trieste vi esta ilha ás 11.30 das encapelladuras de joanete. Ás 2 horas marcou-se pelo travez e tomamos uma altura do sol

A erupção do Krakatoa em 1883

9 de fevereiro L = 4°.3' S Longitude 100°.47' Continua o tempo encoberto
corrente em 48 horas 40' por 64° SE
10 " " L = 5°.34', " 103.52 Deitamos para Flat Point
Corrente 20' por 64° SE
11 " " L = 5°.24 " 106.17 No dia 10 antes de entrar no estreito de Sunda partiu-se uma bomba de alimentação ligada à machina. Entramos no Estreito de tarde e tivemos de fazer uma navegação curiosa e prudente visto que as nossas cartas eram anteriores à celebre erupção do Krakatoa em 27 de agosto de 1883, que tanto alterou a hydrographia d'esta região. Esta erupção é um dos phenomenos geologicos mais importantes do meu tempo. Morreram umas 70 mil pessoas e varios navios foram levados para o interior das terras. As nuvens de fumo elevaram-se a 27 Kilometros e o volume das cinzas projectadas foi calculado em 18 Kilometros cubicos. A 20 milhas do logar da explosão morreu gente com o choque e o ruido da explosão ouviu-se a uma distancia como a que separa Londres de Constantinopla. Centenares de aldeias ficaram destruidas. Cahiram cinzas n'uma superficie egual à do Imperio da Allemanha e o mar ficou

A DEMANDAR O ESTREITO DE SUNDA 10 FEVEREIRO 1887

A ver a ilha Trieste

coberto de pedra pome, vendo-se ainda quando ali passamos, mais de tres annos depois, grande quantidade a fluctuar. No dia 12 navegavamos no Mar de Java e estavamos ao meio dia em 5°.58' de latitude sul e 109°.33' de longitudes

PASSANDO A CELEBRE ILHA KRAKATOA À MEIA NOITE 10 Fevereiro 1887

A apparencia do tempo ia peiorando e vi no roteiro portuguez que em meiados de fevereiro eram frequentes os temporaes n'este mar.

DE CAPA NO MAR DE JAVA

DESFAZENDO A CAPA E CORRENDO À POPA COM O VELACHO NOS PRIMEIROS

10 de fevereiro. Pela madrugada viu-se terra de Sumatra por bombordo e navegando ao longo da costa passamos pela ilha Little Fortuna e as 6 horas da Tarde marcamos o farol de Flat Point ao norte a 6'. Tivemos no estreito uma bonita noite e vimos muitos navios de vela a sair. Pela meia noite passamos a celebre ilha de Kra-Katoa onde se deu a grande erupção vulcanica. Durante a passagem no Estreito tivemos corrente favoravel. No dia 11 de madrugada passamos a parte mais apertada marcando ás 6.30 a ilha Button a leste verdadeiro a $\frac{1}{4}$ de milha. Fomos demandar North Watch e fizemos o ponto de partida as 3h. O tempo ainda estava bom mas ao Nordeste fuzilava. De noite refrescou o vento que soprava

CORREMOS À POPA? Conselho de Officiaes

FAROL DE FLAT POINT ENTRADA DO ESTREITO SUNDA

TEMPORAL DO NORDESTE

de W a WSW. Com todo o panno andavamos 9½ milhas por hora. As 4h da manhã do dia 13 marcamos pelo través o farol de Rockit. O vento e mar foram augmentando de modo que era impossivel approximar nos de Tanka Point onde deviam estar os pilotos da entrada norte de Surabaya. Esta entrada é muito baixa de modo que nas circumstancia de tempo existentes se podia considerar inacessivel. A unica coisa a fazer era por nos de capa e esperar melhor tempo. A latitude ao meio dia era 6-38 e a longitude estimada 112°. Tivemos durante a noite muito vento, chuva e balanço. Varias vezes mudamos de amura. Fundeamos em 35 braças o que com o balanço que o navio dava era uma manobra pouco commoda com o vento e chuva que caia. Não havia ainda o prumo Thomson cujas vantagens só avalia bem quem navegou sem elle. No dia 14 continuava o mesmo tempo.

Um temporal no Mar de Java

Tinhamos já 13 dias de viagem e só havia carvão para dois dias. É este um dos motivos pelos quaes eu considero este temporal um dos mais serios que tenho apanhado. O vento acalmou pelas 8 da manhã e por isso desfizemos a capa e fomos navegando ao longo da costa norte da ilha Madura. O tempo peiorou puzemos novamente de capa e pelas 4 horas da tarde caiu um violentissimo aguaceiro de noroeste que uma massa de nuvens acasteladas já vinham ha horas annunciando. Com pouco carvão, quasi sem mantimentos e com muito balanço que fazia sair o helice fora d'agua a cada momento, a vida abordo não era agradavel. Já iamos deitando contas ao que se havia de queimar quando acabasse o carvão e eu propunha o 3º escaler que era feio e sem qualidades nauticas. No dia 15 conservamos nos de capa. Fomos avistar a costa de Madura mas o muito mar não nos permittiu deitar para o estreito de Sapoedi. De noite caiu um pouco o vento e tivemos muita chuva diminuindo o mar e por isso na manhã do dia 16 deitamos para o estreito e entramos no de Madura ao longo

BARCO JAVANEZ

C. ANHONEIRA "SAMARANG"

do qual fomos navegando até às 2.30 da manhã do dia 17 quando fundeamos perto do barco dos pilotos. Estava morto de somno e durante esta ultima noite fiz muita asneira na correcção dos rumos da agulha tendo tido varias vezes de ir alterar a proa por descobrir que tinha sommado a variação e desvio em vez de subtrair ou vice versa. Comprehende-se que n'estas condições um individuo se engane e lhe falte a attenção que é possivel ter quando socegado n'um gabinete de trabalho. Foi um grande prazer o podermos dormir uma noite socegados. No dia seguinte 17 de fevereiro de madrugada entramos pelo canal e pelas 10 horas fundeavamos em frente da cidade de Surabaya com 35 braças de amarra. O porto entre as ilhas de Java e Madura é muito abrigado.

A ilha de Java

A ilha de Java é a mais rica das Colonias Hollandezas e uma das mais bellas e importantes ilhas do mundo. Extende-se entre os Estreitos de Sunda e de Bali n'um comprimento de 1060 kilometros e com uma largura d'entre 70 e 200. Com as ilhas adjacentes, Madura, etc mede 131.500 kilometros quadrados. A formação geologica primitiva só se encontra na parte sul e oeste. Sobre esta existem terrenos terciarios que se estendem desde as costas baixas e pantanosas do norte até ao

TOILETTE DAS SENHORAS HOLLANDEZAS DAS 5 ás 8 DA MANHÃ

interior formando degraus até às montanhas. Ao contrario a costa sul é formada por rochas abruptas contra as quaes se vem quebrar as vagas do Oceano Indico. Contam-se em Java 45 vulcões dos quaes 28 em actividade. Em nenhum outro ponto do globo se encontram tantos vulcões juntos. Entre os vulcões em actividade contam-se de oeste para leste: o Gedeh (2960m) o Goentoer (2240m), o Slamat (3430m) o Merapi (2870m) o Kloet (1730m), o Smoreoe (3703m), a mais alta montanha da ilha, o Tengger (2720m) o Lamogan (1640m) e o grupo dos Sdgen (3330m). A cratera d'este ultimo com 7380 metros de diametro è o maior do mundo. Os tremores

SIGNAL HORARIO
Estes discos collocam-se horisontaes ás 0h de Surabaya ou 16h 29m 5.3 T.M.G.

A flora e a fauna da ilha

de terra são frequentes e por vezes violentos, e são muitas as manifestações vulcanicas, taes com sulfataras, saes aguas thermaes e mineraes, etc. A vegetação é pujante e riquissima, desde a flora tropical à beiramar até a flora alpina junto as crateras dos vulcões. Cerca d'um quinto da superficie da ilha é ainda matta virgem onde se encontram muitas feras e animaes selvagens taes como o tigre real, pantheras cães bravos, rhinocerontes, bantengs, portos bravos, javalis veados, muitas especies de macacos, aves aquaticas, patos bravos, pavões bravos. Tambem se encontra grande variedade de cobras, borboletas, insectos, etc. No celebre jardim Botanico de Buitenzorg perto de Batavia estuda-se a cultura de todas as plantas tropicaes e d'aquellas que dão riqueza à ilha taes como a china, a borracha, o café, o chá, o cacau, a canella a pimenta o assucar, a pimenta, o arroz, a copra, o indigo a cochinilla etc. Em 1900 a população da ilha era de 28.746.638 habitantes (218 por kilometro quadrado, sendo

VOLTA DA PARADA NO DIA DOS ANNOS DO REI DA HOLLANDA
19 de fevereiro de 1887

O fabrico na machina

261.000 chinas, 62.477 europeus e indo europeus, 17.000 arabes e 3.000 indios. Os indigenas no oeste da ilha são bondosos sundanezes e no meio e a leste da ilha os domaveis e faceis de dirigir e moraes javanezes, com bonitas mulheres. As más qualidades dos indigenas são o serem mandriões, desconfiados e ladrões. A religião dominante desde o 15° seculo é o Mahometanismo.

CAES DE DESEMBARQUE
RIO KALIMAS

A cidade de Surabaya é plana e atravessada por diversos cursos d'agua que juntos à exhuberante vegetação a tornam muito pittoresca.

Depois de trocadas as visitas oficiaes fui em nome do Comandante ao Arsenal de Marinha tratar do concerto da machina. Era necessario fundir uma bomba. Vieram abordo da "Rio Lima" uns oficiaes de marinha ver o que eram os fabricos. Apresentaram-se de sobrecasaca e espada, e o comandante disse-nos logo. Já vejo que não contamos aqui. Vejo muitas sobrecasacas em vez d'um mestre de oficinas com uma regua na mão como em Hong Kong. Effectivamente assim foi. Tivemos de partir antes da bomba estar fundida. No dia 19 fomos a convite do Governador assistir a uma parada militar em honra do anniversario do

A vida em Surabaya

Rei da Hollanda. Foi interessante por isso que as forças que compareceram eram bastante numerosa e os uniformes eram para nós desconhecidos

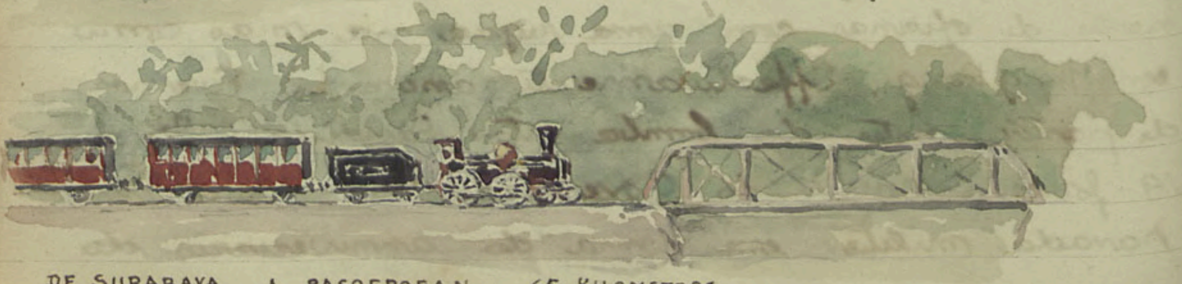
Fomos convidados pelo nosso companheiro de viagem no "Irawaddy" Mr. Freiss para ir comer arroz com elle à 1 hora da tarde. Convidam para comer arroz mas juntamente com o arroz servem-se os mais variados pratos sendo esta refeição a principal do dia. Por causa do calor as senhoras europeas só se vestem com as ultimas modas de Paris proximo à hora do pôr do sol, saindo depois a passear nas suas carruagens. De manhã usam uns casacos brancos e um saiote de panno indigena ficando descalças.

Antes de jantar a sociedade elegante faz visitas ou vae para o Club. jogar Tennis, patinar, ouvir musica etc

As casas são quasi todas d'um só andar e dentro de jardins. parecendo que caiu uma parede da frente e se vê o interior das salas quando se passa pela rua.

SAIDA DE BORDO
ÀS 6-30 DA MANHÃ

A convite do Mr. Freiss fizemos o Fernando de Serpa e eu uma linda ascenção ao celebre vulcão Bromo. Partimos os tres de Surabaya em caminho



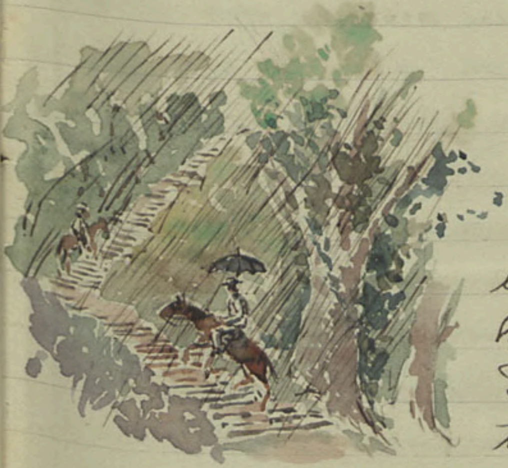
DE SURABAYA A PASOEROEAN 65 KILOMETROS
DAS 7.37 ÀS 10.3.

Excursão ao Bromo

de ferro para Pasoeroean distante 65 Kilometros de Suralaya. As carruagens são muito commodas e começa-se n'este trajecto a fazer idea da exuberante vegetação

DE PASOEROEAN A PASREPAN
NA BASE DA MONTANHA
DAS 10.30 AS 11.50
CERVEJA E SANDWICHES

DESCANÇAMOS À ESPERA DE CAVALLOS
EM CASA D'UMA DAS PRIMEIRAS AUCTORIDADES
JAVANEZAS



PELOS MONTES ACIMA DURANTE 3 HORAS
LINDO CAMINHO E GRANDE CARGA D'AGUA

Em Pasoeroen deixamos o caminho de ferro e tomarmos um carro que em cerca de hora e meia nos levou até Pasrepan na base das montanhas. A estrada é muito boa e tem boa sombra. Durante este trajecto comemos sandwiches e bebemos cerveja com que o nosso amigo Freiss vinha prevenidos. D'aqui em diante para subir a montanha tevemos de ir a cavallo em pequenos cavallos como os de Timor, muito commodos e habituados a subir por os caminhos ingremes tendo de vez em

O MAR DE AREIA — ANTIGA CRATERA DO VULCÃO TENGGER
8 KILOMETROS DE DIAMETRO

O BROMO

guardando uma especie de escadas formadas por bambus sustendo a terra. Esperamos pelos cavallos na residencia d'uma das principaes auctoridades

REGRESSO A TOSARI

Javanesas conhecidas de Mr. Freiss. Montamos a cavallo e começamos a subir a montanha. Encontram-se no caminho macacos pretos e cinzentos e uma variedade de passaros de diversas cores. A medida que nos elevamos vae-se a vegetação tranformando. Passamos campos com hortaliças europeas, milho, batatas e cebolas. N'esta epocha do anno nas montanhas chove quasi sempre depois do meio dia de modo que é necessario aproveitar as manhãs para os passeios ou para viajar. Depois do meio dia começou a chover e o guarda sol que eu trazia começou a servir para a chuva. Tambem me servia para me ajudar a equilibrar no cavallo pois nunca soube regras de equitação. Pelas 3 horas da tarde chegamos ao sanatorio de Tosari situado 1777 metros acima do nivel do mar. Este sanatorio que tambem serve de hotel está muito bem installado e sendo a temperatura de 10° ou 20° constitue uma agradavel variante para quem permanece muito tempo subjeito ás

Na cratera do vulcão

elevadas temperaturas do litoral. Passamos o resto da tarde ao cavaco e a ver chover indo-nos deitar cedo para estar preparados para a madrugada do dia seguinte. No dia 24 de fevereiro montamos a cavallo antes de nascer o sol e continuamos a ascenção à Montanha. Ao começo veem-se nos campos as plantas da flora alpina europea, taes como morangos, violetas dos Alpes, Edelweiss, Forget-me-not etc. A meia encosta tem-se para o sul uma linda vista da mais alta montanha de Java, o vulcão Semeroe com 3676 metros de altitude cuja cratera com 9 Kilometros de diametro està cheia de cinzas. Passadas umas duas horas de caminho chega-se à Moengal-pass com 2482 metros de altitude, e pouco depois a uma pequena planicie onde existe uma cabana. Oferece-se-nos então à vista uma panorama surprehendente que è a antiga cratera Tengger ou Mar de areia. Uns 200 metros abaixo de nós vê-se uma planicie de areia negra tendo uns 8 Kilometros de diametro. É frisante o contraste entre a vegetação luxuriante da montanha e a completa aridez da antiga cratera. No centro do mar de areia elevam-se quatro pequenos montes de forma conica Widodaren, o Giri, o Bromo sempre em actividade e o isòlado Batok

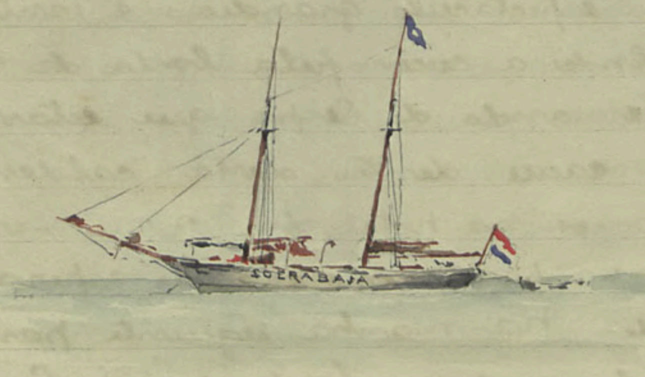
CHEGADA A BORDO
DIA 25 AS 6 DA TARDE

BARCO JAVANEZ

Depois de contemplarmos durante um bocado este surpehendente panorama descemos com os cavallos à mão por um carreiro quasi a pique para o mar de areia. Montamos novamente a cavallo e em tres quartos de hora chegamos ao pé do Bromo depois de ter contornado o Batok. Amarramos os cavallos a uns postes debaixo d'um telheiro onde ficaram à sombra, emquanto nós subimos à cratera uns 200 metros por umas escadas de madeira e bambu. A altitude da cratera são 2300 metros. A meia altura da cratera já se sente o ruido da lava em ebullição. O terreno areia negra com uma pequena crosta é falso e oferesse fraco ponto de apoio. No fundo da cratera vê-se a lava ardente e enxofre que constituem um espectaculo grandioso e tanto ou quanto infernal. Andei a correr pela borda da cratera o que assustou o Fernando de Serpa que estava com medo que eu caisse dentro d'esta caldeira do inferno. Regressamos ao hotel de Tosari sem novidade tendo apanhado como era de esperar a chuva da tarde. Na manhã seguinte partimos para Surabaya chegando a bordo da "Rio Lima" pelas 6 horas da tarde. Não nos foi possivel pagar

Partida de Surabaya

as despezas da excursão não só porque o nosso amigo Freiss o não permittiu, mas tambem por não terem curso em Java as libras inglezas, unica moeda que possuiamos. Convidamol-o a jantar abordo com o Commandante unica amabilidade que lhe podiamos fazer. Pelas 3 horas da manhã do dia 27 de fevereiro accenderam se as caldeiras e às 6.30 começamos a navegar a sair do porto pelo Estreito de Surabaya. O mar estava perfeitamente plano e só com mar plano se pode sair por este canal visto o seu pouco fundo. Ao meio dia faziamos o ponto de partida marcando o farol High Light por 3° SW e o barco dos pilotos por 63° SW depois de largar o pratico Fora da barra estava bom tempo, havia poucas nuvens e o mar plano. Que contraste com a ultima vez que aqui passamos. Calculamos desvios da agulha por azimuths e amplitudes do sol e a longitude pelo occaso do sol e as 6.15 p.m. pela lua. Para demandar a entrada do Estreito de Macassar convinha ter um ponto muito exacto visto que



BARCO DOS PILOTOS

No Estreito de Macassar

a hydrografia d'estes mares esta ainda muito incompleta e são raros os faroes. Ponto de partida ao meio dia de 27 de fevereiro. Latitude 6°.52' Sul e Longitude 112°.41'
28 de fevereiro. Lat. 5°.22' S. Long. 115°.29' Bom tempo vento NW fraco
1. Março Lat. 3°.31' S Long. 117°.49'. Marcou-se ao meio dia a ilha de Kalanban por 17° NE e viram-se durante o dia alem d'esta ilha Moresses e Brothers

BARCO PESCANDO A 20' DA COSTA

2 de Março: Lat. 1°.5' S Longitude 118°.57'
3 de Março. Lat. 1°.43' N Longitude 120°.5'
Entramos no Mar das Celebes

HIGH LIGHT
174 pés VIS a 19 milhas

No estreito de Macassar encontramos grandes paus fluctuando dos quaes nos desviavamos de dia. Tivemos sorte em não abalroar com nenhum durante a noite por isso que um pau d'estes facilmente mettia a "Rio Lima" no fundo

NO MAR DE JAVA

Viram-se tambem muitos passaros. No dia 4 de março ao meio dia estavamos em 4°.13' de latitude norte e 121°.16' de longitude. E. G.

EMBARCAÇÃO ABANDONADA NO MAR DAS CELEBES

ESTREITO DE S. BERNARDINO
6 de março à meia noite

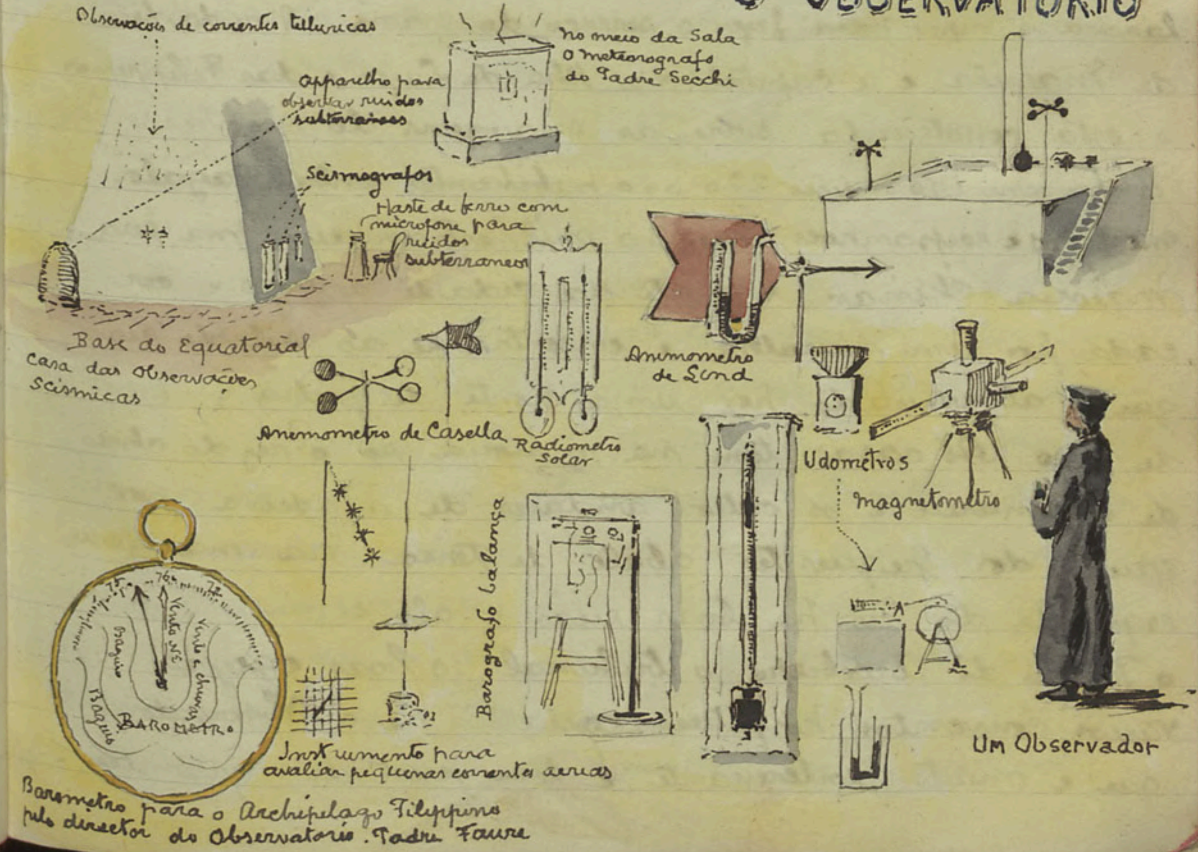
Estavamos a chegar ao archipelago das Filippinas descoberto em 17 março de 1521 pelo navegador portuguez Fernão de Magalhães então ao serviço da Hespanha e a quem deu aquelle nome em honra do principe real mais tarde Filippe II. Às 10^h da manhã saimos do Mar das Celebes pelo Estreito de Basilan que navegamos costeando de perto a ilha do mesmo nome perto de mais a meu ver por isso que a popa da canhoneira quasi ia tocando nas arvores que como é vulgar na oceania, pareciam saír do mar.

CORRIDAS DE CAVALLOS

No dia 5 ao meio dia estavamos em 9°.35' de latitude e 122°.13' de longitude. Passamos encostados à ponta de Alcalen

LA LUNETA O PASSEIO ELEGANTE DE MANILA

O OBSERVATORIO



Manila

e entre Ratbatan e os baixos Carmen. No dia 6 ao meio dia Lat. 12°22' e Long. 121°44'. Navegamos à vista de terra com vento nordeste regular. Passando à meia noite o estreito de S. Bernardino que devido à falta de faroes exigia cuidado na navegação. No dia 7 pelo meio dia entravamos na grande bahia de Manila e as 2 horas fundeavamos em frente da cidade a 3 milhas de terra marcando o forte Pasig por 38° NE. N'esta epocha o fundeadouro em Manila era muito longe de terra a não ser para os pequenos navios de commercio que podiam entrar no rio Pasig. As vezes o mar não é bom e por isso tivemos de alugar uma lancha a vapor para fazer o serviço do navio. A cidade de Manila é a capital da Ilha de Luzon e das Filippenas e esta construida sobre as margens do rio Pasig. Tinha em 1903 uns 220.000 habitantes entre tagalos mestiços e hespanhoes, uns 30 mil estrangeiros na sua maioria Chinas. A parte da cidade antiga é cercada por uma muralha e encontra se ao sul do rio que é atravessado por uma ponte de pedra e tres de ferro. As casas tem na maioria só o rez do chão de alvenaria e os outros andares de madeira por causa dos frequentes abalos de terra. Na margem esquerda do rio ha boas ruas e ali se encontram o Palacio do Arcebispo, o tribunal, 10 boas egrejas varios conventos, hospitaes, esquarteis e o Observatório que é muito interessante e tem prestado grandes

serviços à navegação n'estes mares tão sujeitos a tufões. Visitamos o observatorio onde fomos muito bem recebidos pelo Padre Algue uma reconhecida auctoridade em meteorologia. Ali vimos muitos scismografos collocados na

DE MANILA A HONG-KONG

base do equatorial, barografos meteorografo universal do Padre Secchi, Barografo balança, Barometro typo de Casella e de Negretti e Zambra etc. É tal o valor d'este observatorio que o Governo dos Estados

GRANDE BALANÇO — VESPERA DA CHEGADA

Unidos continuavam a deixal-o entregue aos Jesuitas. Manila possue uma Universidade e varias escolas superiores e para indigenas. Na Plaza ha uma estatua de Isabel II e perto da antiga fortaleza junto à ponte o monumento a Magalhães. O passeio elegante é "La Luneta" situada á beira mar onde à tarde toca uma banda de musicos indigenas que tem fama de ser a melhor do Oriente. Veem-se ali muitas senhoras europeas passeiando nas suas victorias, cavalleiros, etc. Fomos assistir a uma corrida de cavallos que se realisou

De Manila a Hong Kong

durante a nossa permanencia em Manila. Encontramos em Manila a corveta americana "Brooklyn" que já tinha estado comnosco em Bombaim. As 5.30 da manhã do dia 12 de março saimos de Manila atravessamos a bahia e depois de passar a vista das ilhas do Corregedor, do Fraile da Monga e dos Cochinos navegamos ao longo da costa até ao Cabo Bolinao como aconselha o roteiro

DE MANILA A HONG KONG
UM ALMOÇO COM BALANÇO

Manila a Hong Kong
Latitudes e Longitudes

12. março	L = 14°.34'	Long 120°.10'	Pouco vento e mar plano
13 "	L = 17.08	" 119.12	Vento NE fresco, céu quasi limpo grande balanço.
14 "	L = 19.08	" 117°.00	corrente 24' 55°SW
15 "	L = 21.25	" 115.17	" 17' 30°.

A travessia de Manila a Macau é sempre desagradavel sobretudo na monsão nordeste que sopra quasi sempre fresca e dá logar a uma incommoda vaga quasi pelo travez. Por causa do baixo de Pratas um dos mais perigosos do mar da China e que convem deixar por barlavento o rumo do navio não se pode alterar muitos. Este baixo de Pratas é um dos muitos baixos de coral que existem por estes mares. Só se pode ir arcètar sem risco de

Chegada a Hongkong

dia e com o sol pelas costas, unica maneira de bem poder avaliar o descorado da agua: alem d'isto as correntes d'agua e o ceu encoberto fazem com que seja dificil determinar com exactidão a posição do navio. Durante esta travessia o constante balanço difficilmente nos deixava comer socegados. No dia 15 soltamos o rumo para o farol Aguilar que avistamos pelas 8h. Como estivesse bastante mar e vento quizemos ir fundear por detraz de Lemma

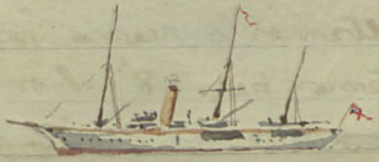
FORA DO PORTO DE HONGKONG AVISTA DA ILHA DE LAMMA E DO FAROL
UMA NOITE DESAGRADAVEL

mas a noite estava escura e a terra ennevoada de modo que era perigoso irmos aproximarmos d'ella. Passamos toda a noite à vista do farol com um frio dos diabos muito balanço e vento tendo de ter cuidado com a terra. Dizia-me o Pacheco Moreira, guarda marinha - "E pensar eu que ali perto ha casas com camas dentro"!

Chegada a Hong Kong

No dia 16 ás 5.30 da manhã corremos á popa e entramos em Hong Kong pelo canal East-Lamma, fundeando pouco depois das 9

"TAMEGA" em HONG KONG 17 março 1887



"ALACRITY" AVISO INGLEZ

Estavam em Hong Kong os navios de guerra "Turenne", francez "Sapphire" "Leander" "Alacrity" "Espoir" e "Wivern", inglezes e "Nautilus", allemão. No dia 17 entrou em Hong Kong a canhoneira "Tamega", comandada pelo chefe da Estação Naval Pedro Ignacio de Gouvea que metteu carvão e largou para Timor onde ia devido á noticia do assassinio do governador Maia. Saiu por Lyeumun passage ao mesmo tempo que nos partimos para Macau pelo canal sul de Lantao.

"TURENNE"

Foi-me oferecido o ir para imediato da "Tamega" logar que não acceitei, por não desejar sair da "Rio Lima" e devido á má fama do comandante que tinha a alcunha de "frasquinho de veneno". Fomos de Hong Kong a Macau

Era uma antiga nau de madeira que foi enviada para Hong Kong em 1874 onde serviu de "receiving ship" (deposito) durante 23 annos sendo substituida pela "Tamar"

em 4½ horas. Em Macau fomos muito festejados pelos nossos muito amigos e continuamos ali até ao dia 25 de março em que voltamos a Hong Kong. Saimos as 7½ da manhã do porto interior e seguimos pelo norte de Lantão gastando perto de cinco horas na viagem. Estivemos fundeados em Hong Kong no dia 26 e no dia 27 ás 8 horas da manhã largamos para Macau pelo norte de Lantao, amarrando no porto interior cerca da 1 hora da tarde. N'este dia recebeu em Macau a noticia de estar assignado o protocollo do tratado Luso-Chinez.

13 de abril de 1887 - Pelas 11 horas largamos da boia no porto interior e navegamos em direcção a Hong Kong onde iamos entrar na doca.

Perto da 5h da tarde amarramos a uma boia em frente de Kowloon dock.

De 15 a 18 de abril estivemos na doca secca substituindo fochas de zinco do fundo, e concertando tubos das caldeiras, estrados

"FILIPPINAS"

etc. Depois de sair da doca voltamos para a boia. Estava então em acabamento a canhoneira hespanhola "Filippinas" construida por meio d'uma subscripção nacional que se realisou nas Filippinas em seguida ao conflicto com a allemanhã por causa das ilhas Carolinas. O presidente da commissão encarregada da construcção do

canhoneira RUSSA

navio era o Bispo os outros membros pouco percebiam de architectura naval de modo que o navio com pouco mais de 400 toneladas tenha "diez cañones dos aparatos electricos (projectores) andaba 14 millas" pero na experiência ia-se voltando por falta de estabelidade o que deu logar a uma questão entre o Governo Hespanhol e a doca.

Uma noite que fui a terra a Hongkong com o Fernando ao regressar a Kowloon cahiu uma trovoada com muito vento e tivemos de arribar a Hongkong desembarcando no Arsenal de Marinha onde n'um corredor uma sentenela nos recebeu

A NOSSA SHAMPANA
HONGKONG A KOWLOON

de bayoneta calada

Depois de trocarmos explicações deixou nos sair para a rua, e fomos dormir ao Hongkong Hotel

"WHY DONT YOU ANSWER THE SENTINEL"!
no arsenal de Hongkong 22-4-1887

26 de Abril - As 9.h largamos de Kowloon para Macau seguindo pelo norte de Lantao. Gastamos 4 horas. Até aos Brothers tivemos corrente a favor. Encontramos

"HONAM"

o vapor Honam e um Torpedeiro inglez. Este vapor Honam chegado ha pouco de Inglaterra fora construido para fazer a

Viagens entre Macau e Hong Kong

viagem de ida e volta a Cantão no mesmo dia para o que era necessario andar 16' por hora. Logo porem que o vapor entrava em aguas pouco profundas, perdia parte da velocidade e desgovernava. Em Macau estava agora estacionada a canhoneira china "Ling-Feng" commandada por um inglez Mr. Farrow com quem nos davamos muito.
No dia 29 fui com o Commandante a Hong Kong no vapor "Honam" fazer compras para o navio regressando a 30. Fomos pelo Sul e voltamos pelo norte de Lantao.
23 de Maio - 1887 - As 7h 25m largamos de Macau para Hong Kong seguindo pelo Norte de Lantao. Amarramos em Hong Kong pela 1 hora da tarde. Estavam ali onze navios de guerra inglezes. No dia seguinte embandeiramos em arco por ser o anniversario da Rainha Victoria e á noite fomos ao baile no Palacio do

"TAMEGA" E "RIO LIMA" ENTRANDO EM MACAU

25 MAIO 1887

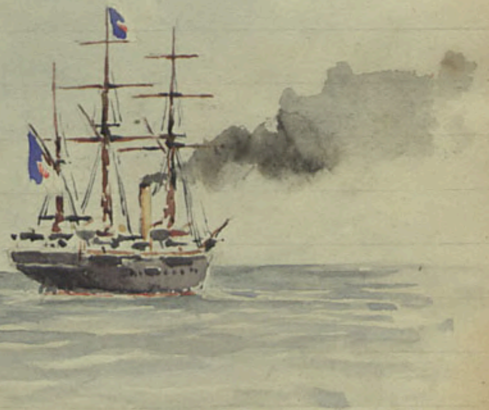
Governador 25 de Maio - Ás 6.20 da manhã largamos em direcção a Macau pelo norte de Lantao. As 8h a oeste dos Brothers parou-se e tomou banho a guarnição. Encontramos duas canhoneiras chinas e o Honam. Pelas 10 horas

HONGKONG A MACAU COM THOMAZ ROSA
THOMAZ ROSA BERNARDO PINDELLA
ALFERES CHABY DORA L CARVALHO
J. ALMEIDA CARVALHO R. D'ANDRADE

avistou-se a "Tamega" fundeada na rada. Navegamos para ella e as 11h foi o Carvalho cumprimentar

Entramos ambos no porto pelo meio dia. Estivemos fundeados em Macau até ao dia 21 de junho, em que largamos para Honkong às 5.30 da manhã para assistir às festas do jubileu da Rainha Victoria e conduzir a Macau Thomaz Roza que ia a Pekin por causa do tratado com a China. Fomos pelo norte de Lantao gastando $5\frac{1}{2}$.

Estavam em Hongkong os navios de guerra inglezes: "Cordelia" "Firebrand" e "Zephyr". No dia 22 chegaram a Hongkong abordo d'um paquete das Messageries Thomaz Rosa ministro plenipotenciario de Portugal na China e o seu secretario Bernardo Pindella



HONGKONG A MACAU COM O MINISTRO ABORDO

Viagem ao Norte da China e Japão

No dia seguinte pelas 7.40 depois de terem embarcado o Ministro e o seu secretario largamos para Macau. Foi tambem abordo a mulher do guarda marinha Carvalho Dora Loureiro. Pelas 2h da tarde desembarcou o Ministro na Praia Grande, sendo lhe feitas todas as devidas honras, e foi hospedar se no Palacio do

LIMPANDO O HELICE

Governador. Organisou se uma festa no Palacio que se compunha de concerto e baile. Dirigiu a parte musical o chefe de serviço de saude Gomes da Silva e cantaram entre outros Fernando de Serpa e Manuel da França. Ficou resolvido que a "Rio Lima" fosse para Tientsin ás ordens do Ministro e depois fizesse uma viagem ao Japão que todos abordo desejavam ver e onde ha muitos annos não apparecia um navio de guerra portuguez. O guarda marinha Carvalho que casára ha pouco ficou na "Tamega" e como o nosso medico Rodrigues tivesse regressado a Portugal por opinião da junta

SAINDO DE HONG KONG PARA SHANGHAE
28 JUNHO 1887

PASSANDO PELO FILIPPINAS VIVAS APITOS HURRAHS!

de saude, conseguiu se que fosse como medico da Rio Lima o chefe de serviço de Saude Gomes da Silva: como tocava bem collocou se um orgão na camara do commandante. Muito satisfeitos largamos de Macau para Hong Kong no dia 27 de junho pelas 8 horas da manhã e seguindo pelo sul de Lantao fundeamos em Victoria Bay à 1.30 da tarde. Em Hong Kong mettemos 95 toneladas de carvão agua e mantimentos

28 de junho - Com alguns marinheiros que nadavam bem consegui com raspas limpar o marisco que tinham as abas do helice. o que deu um pequeno augmento de velocidade. Ás 4^h da tarde saimos do porto em direcção a Shanghai, e pelas 5^h.40^m fajiamos o ponto de partida uma milha ao sul dos ilheos Nine pins. Estava um bello tempo mar plano e calma. Viram se varios vapores entre elles a canhoneira "Filippinas" com quem trocamos

comprimentos com bandeiras e apitos e subindo as guarnições ás enxarcias para dar vivas

29 de junho - Latitude 22°51' Long 117° corrente 18' a leste
30 " " - " 24.59 " 119°.32 " 8' por 60° NE

30 DE JUNHO
1887

As 2.30 Farol de Lamock ao Norte
6h Brothers ao N 6 milhas
13. Farol Chapel 43° NE
15.30 Dodd Island "
24. Ockseu a W 4'

1 de julho
4h Farol Turnabout 55° NW
6 . " 42 "
" Middle dog 25° "

1 julho Lat. 27°39' Long 121°42' corrente 15' por 43° NE De tarde pequena vaga
2 " Lat 29.47 " 122.29 " " 14' " 28° SE {Tailung 57° NE {Pillar rock 27 NW

Não tivemos sol navegamos ao noroeste e as 9h avistamos terra que depois se viu ser o archipelago de Chusan. Navegavamos ao longo da terra com vento e mar pela proa andando umas 2' por hora quando vimos passar ao largo o paquete da P&O em que ia o nosso ministro Soubemos depois que Thomaz Rosa perguntara ao commandante do paquete se o navio que se via era a canhoneira portugueza e que elle respondera que era um navio de vela e que estava fundeado! Quem só andou n'um paquete não faz idea do que é navegar n'uma canhoneira em mares como o da China

LORCHA DE SWATAW

FORA DE FOOCHOW

O paquete INGLEZ COM O MINISTRO A BORDO

Continuando a navegar por marcações da terra ás 6 horas passamos a oeste do farol de Steep Island e ás 7.50 fundeamos ao Sueste da ilha Chinsan com 45 braças de amarra em 7 de fundo. Pelas 4 horas da manhã do dia 3 de junho suspendemos e seguimos para a foz do Yangtze Kiang. Ás 11h perto de Gutzlaff tomamos pratico.

"IRADUADDY" SAINDO DE SHANGHAE

EM 1 DE JULHO

A navegação á entrada d'este rio é bastante difficil não só por serem as margens baixas e não haver pontos de referencia, mas Tambem pela particularidade da direcção da corrente variar de 360 graos durante as 12 horas de maré. Os unicos pontos de referencia são os barcos faroes.

À PESCA NO ARCHIPELAGO DE CHUSAN

Do farol de Gutzlaff até Shanghae são 67 milhas que se tem a percorrer sendo 36 no Yangtze e 14 no seu affluente Woosung, em cuja margem esquerda se encontra a cidade. Os pilotos tem palhabotes seus e a pilotagem é cara cerca de 4 taes por pé de calado

O pratico logo que entra abordo navega a rumo dando o devido desconto á maré segundo o numero de horas decorridas desde a preamar ou baixamar, em direcção aos barcos faroes fundeados a meio canal. As margens do rio são muito baixas e não se veem e a agua é amarella por muito carregada de lodo. Vem embarcações com fatiós

SUBINDO O YANG-TSE-KIANG
3 JULHO 1887

Chegada a Shanghae

SUBINDO O WOOSUNG

muito esquecidos. Subimos o Yangtzé com maré contraria de modo que só ás 7. passamos Woosung na foz do rio do mesmo nome.

Subimos o Woosung de noite indo eu no pau de bujarrona para ver melhor os navios e as muitas embarcações que navegam no rio. Fundeamos em frente de Shanghae pelas 10 horas da noite. Fomos a terra procurar o ministro que não estava no hotel. No dia 4 de julho embandeiramos em arco por ser o anniversario da independencia da America. Almoçamos o Commandante, o Fernando e eu no Hotel des Colonies, com Thomaz Roza e Bernardo. De tarde fomos a Bubbling Well passear de carruagem. É o passeio elegante da Tarde e ali se veem muitos europeus alguns chinas ricos e as elegantes americanas nas

FESTEJANDO O 4 DE JULHO COM A COLONIA AMERICANA

suas equipagens. Fomos ao circo onde funccionava uma troupe de acrobatas, Chiarini, e depois festejar a independencia

As Americanas

dos Estados Unidos da America com a colonia americana. As americanas que em Shanghae se dedicam á prostituição "sporting girls" como ellas se chamam, vivem luxuosamente e fazem fortuna, devido

UMA ELEGANTE AMERICANA NO PASSEIO A BUBBLING WELL

a haver no Oriente poucas mulheres da nossa raça e a estarem em contacto com ricos negociantes e com o corpo diplomatico que durante grande parte do anno residia n'esta epocha em Shanghae.

As 2^h da manhã fomos acompanhar o Roza e Bernardo abordo do vapor que os devia conduzir a Tien Tsin o qual visto estar licar. resolveu sair de noite. O consul Valdez foi com o comandante

O BALÃO EM SHANGHAE

do vapor prevenir
o Ministro de
Portugal da altera-
ção da hora
da partida a
casa das Ame-
ricanas, o que
o Roza é claro
não gostou.
Não tinhamos

EM SHANGHAE

jantado por não
termos fome de modo que ao chegar abordo ceiamos
No dia 5 de julho eu e Fernando de Serpa jantamos
com Mr. e Mme Monimot nossos companheiros de viagem
do "Irrawaddy" que aqui viemos encontrar. No dia
6 fui com o Fernando a Zi'kawei, 8 kilometros de Shanghae
onde existe um observatorio de Jesuitas que então era
considerado o melhor da China e que tem prestado
grandes serviços a navegação
Visitamos o observatorio
e as escolas onde
são educadas grande
numero de creanças
chinas. No dia 9
voltamos ao Circo com
Mr e Mme Monimot, e no
dia 10 estive de serviço.

BARCO PILOTOS
SHANGHAE

No Golfo de Petchili

Entrou no porto a canhoneira ingleza "Firebrand"

No dia 11 almoçaram abordo Mr. e Mme. Mononot. De tarde fomos passear a Bubbling well e preparamos o navio para partir.

FAROL E ILHA DE SHAWEISHAN

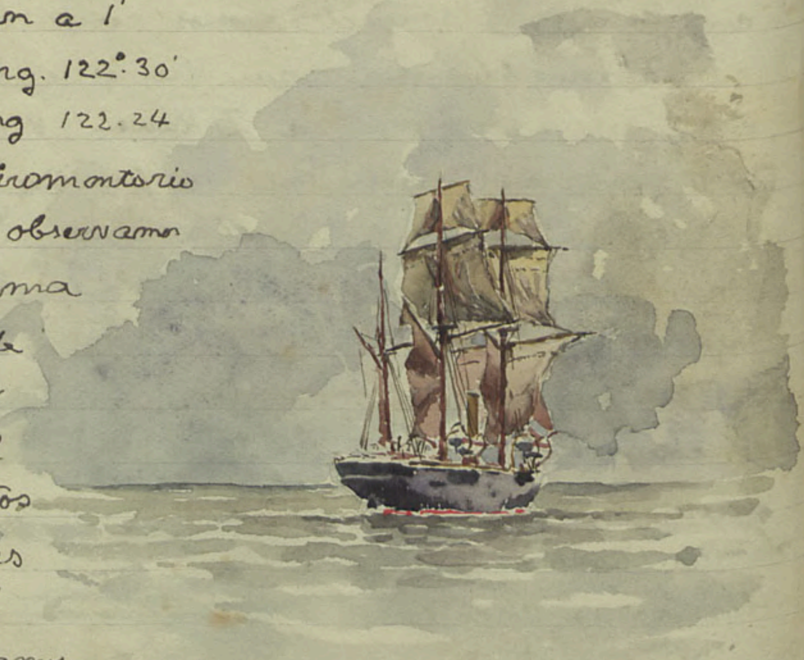
As 4 da manhã do dia 12 de julho suspendemos e seguindo pelo rio abaixo passamos Kiotoan as 8.50, o barco farol Tungsha as 10h e largamos piloto as 11h.45m. Passamos a leste de Ariadne rock e as 2h estavamos a leste de Shaweishan a 1'

Dia 13 Lat. 34°.00' Long. 122°.30'

Dia 14 Lat 36.46 Long 122.24

As 6h passamos o promontorio de Shantung, onde observamos varios rilheiros e uma curiosa camada de nevoa sobre o mar por cima da qual se viam os mastros e velas das lorchas

No dia 15 as 8h.50 da manhã marcamos o farol de Howki ao norte



SALTO DE VENTO NO MAR AMARELLO
14 JULHO

Chegada a Tientsin

à distancia de $1\frac{1}{2}$ milha.
Tempo chuvoso e vento SE.
irregular. As 9 horas
passamos por um
vapor da casa Jardine
que navegava em
rumo opposto.
16 de Julho - Pela
meia noite viu se por
estibordo o farol de Joss House

Shanghae a TienTsin
13-JULHO 1887

e as 4 da manhã o barco farol do Peiho que se avis-
tou ao noroeste em vez de a oeste por causa da corren-
te dos rios que parece na vasante ir ao sul. A terra
é toda muito baixa de
modo que ao longe só
se avistam os mastros
das embarcações e as
torres dos faroes. A
barra do Peiho só da
acesso a embarcações
de pouco calado, mas
estava bem para nos
que apenas demandavamos
11 pés. Os fortes á entrada

NO GOLFO DE PETCHILI

do rio foram destruidos em 1900
quando foram pelos destacamentos europeus tomados
aos revoltosos. Passada a barra começa a navegar-se

no rio que tem as margens baixas e voltas apertadissimas de modo que pelo rio a distancia de Taku a Tientsin è talvez tres vezes o que seria em linha recta. Quando o navio não pode por meio do leme dar uma volta

BARCO FAROL

sufficientemente curta, para-se a machina antes de encostar à margem. O navio encosta à margem que é de lodo mol e a pancada fal-o guinar para meio rio como se vê na figura. Pòi-se então a machina novamente a andar.

É como se vê uma navegação muito original, como ainda não tinha visto. Os praticos eram europeus. O que nos levou entrára abordo pelas 4.30 da manhã

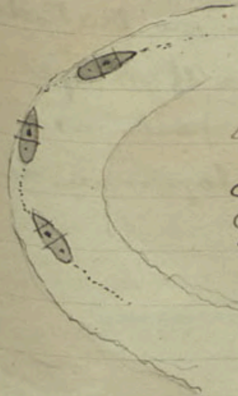
BARCO PILOTO DO PEIHO

perto do barco farol: mas por ter de esperar maré só entramos a barra as 10 horas. Nas margens do rio via-se muita gente completamente nua tomando banho o que se comprehende visto a temperatura exceder 40°. É a mais alta temperatura que tenho observado abordo e

é curioso ter ella tido logar n'uma latitude superior á de Lisboa. O calor era muito secco e por isso não incommodava muito. Conser-

ENTRADA DO PEI-HO FORTES DE TAKU

vamos as bombas de incendio regando o convez e de vez em quando os toldos. Ao meio dia passamos Koku, Arsenal Creek as 4h e as 5h.15 amarramos á margem em Tientsin com espias de bombordo para o Bund e a estibordo um ferro á proa e um ancorote pela popa. Tientsin vista do mar não parece grande coisa. Rio muito estreito e sujo e falta d'obras d'arte nas margens. Tientsin o mais importante porto comercial do norte da China está aberto ao comercio desde 1862. Está situado em 39°.10' de latitude norte e 117°.10' de longitude leste. Está na confluencia dos rios Peiho e Hunho. Ligada pelos canaes Imperial e Lutai é o porto principal das provincias de Tschili, Schensi, Schansi, Kansu, Turkestan Mongolia e d'uma parte da Manchuria que teem quasi a area da Europa e cerca de 100 milhões de habitantes. Tientsin tem mais de 700 mil habitantes. O Peiho gela geralmente


NAVEGAÇÃO CURIOSA
NO RIO PEIHO

TIENTSIN

desde novembro a meiado de março ficando durante este periodo suspensa a navegação. Quem auxiliou o Rosa no tratado foi Sir Robert Hart, um inglez director das Alfandegas chinas e o europeu mais influente do Imperio. Mais tarde foi ministro de Inglaterra na China logar que deixa para voltar para a Alfandega

Sir Robert Hart não estava n'esta occasião em Tien Tsin mas tinha ali o seu sub chefe Mr. Detring um allão, tambem muito influente. No dia 17 de julho

CURIOSA FIGURA DE PROA

fomos passear e tomar chá com Mr. Detring e para o dia seguinte estava combinada uma partida de tennis que se não realisou por causa da chuva. No dia 20 offereceu-

EM TIEN TSIN

nos um jantar ao qual assistiram Mr. Ohlmes, uma mestra ingleza e o capitão d'um vapor. A cidade china de Tientsin era n'este tempo muito suja e bastante insalubre. Não havia agua encanada. A que bebiamos abordo vinha em garrafas e para lavagens serviamos nos da do rio que se tornava transparente deitando-lhe alumen. Enchiam-se umas pipas à margem do rio e a agua muito carregada de lodo tornava-se clara pouco depois de se lhe deitar o alumen dentro. No dia 23 andei n'um pequeno caminho de ferro Decauville Petit bourg construido para habituar os chinas a este genero de locomoção. Só tinha

UM CARRO EM TIEN TSIN

duas carruagens uma para europeus e outra para chinas.

O primeiro Caminho de ferro

Em 1876 construiu-se o primeiro caminho de ferro na China entre Woosung e Shanghae com 16 kilometros. O facto da linha atravessar sepulturas chinas, que como se sabe existem em todos os campos, e o ser uma invenção europea que o povo temia lhe viesse prejudicar a industria dos transportes deu logar a que no anno seguinte fosse destruido por fanaticos que viam na locomotiva um escarneo ao deus dragão. Esta linha foi reconstruida em 1898. Foi devido a este odio ao caminho de ferro que se construiu a pequena linha em Tien Tsin que tenha de curioso se de graça para os europeus! Começou nesta epocha a carreira para a China dos paquetes da grande companhia de navegação allemã Norddeutscher Lloyd, de Bremen. O paquete "Preussen" acabava de chegar a Shanghae com malas que apenas traziam 27½ dias de Berlin e 28 de Londres o que então

UM POLICIA DE TIENTSIN

À PESCA NO PEIHO

A AGUADA

era extraordinario. No dia 24 de Julho fomos visitar o vice rei Li-hung-Chang então o homem mais importante da China e sem duvida um dos mais notaveis estadistas que tem tido. O vice rei vivia no centro da cidade onde é difficil ir sem guia. por isso mandou um guia seu a cavallo. Fomos uns em cadeiras às costas de quatro homens e outros em Rikshàs. todos de grande uniforme o que não era agradavel com o calor que fazia. Era Li Hung Chang um homem alto com ar intelligente e apparencia robusta. Não fallava ou fingia que não fallava lingua nenhuma europea e para se entender comnosco tinha um interprete que fallava inglez. A sua residencia tinha alguma mobilia e decorações chinas interessantes misturadas com coisas ~~chin~~ europeas de mau gosto. Um quadro a oleo na parede do celebre industrial Krupp de quem era admirador e creio que amigo. Fez muita pergunta sobre o nosso paiz, marinha, etc e offereceu-nos champagne e bolos estando todos sentados à roda d'uma meza. Escusado será dizer que esta visita foi

para nós muito interessante. Não fomos a Pekin por isso que n'esta epocha eram necessarios uns poucos

CAMINHO DE FERRO DECAUVILLE

de dias para fazer uma viagem relativamente pequena - 129 Kilometros - que actualmente se percorrem em poucas horas de caminho de ferro. Tendo o Ministro de Portugal prescindido da canhoneira resolvemos partir para o Japão como as instrucções do Comandante ordenavam.

No dia 25 de Julho às $7^h.46^m$ da manhã largamos de Tientsin e seguimos rio abaixo em direcção a Taku. A $1^h.20^m$ da tarde fundiamos em Taku para esperar a maré. Suspendemos às 4 e as $5^h.30$ fizemos o ponto de partida 1 milha ao norte do barco farol. (7)

O GUIA
MANDADO PELO VICE REI

A IDA À VISITA AO VICE-REI LI-HUNG-CHANG

26 de Julho - Tempo lindo
Ao meio dia passamos o farol de Howki e as 6.30 fundeamos em Yen-tai (Chifú) em 3 braças de fundo com 15 de amarra do ferro de estibordo. A cidade de Chefoo tem importancia pelo seu commercio sobretudo de sedas de que ha varias fabricas e bordados. Para os europeus é uma praia de banhos bastante frequentada. As residencias d'estes são na praia e no monte onde existe o semaforico. Depois de ir a terra vi que o sitio onde tinhamos fundeado, aconselhado pelo roteiro China Pilot era o destinado aos navios de commercio. Do outro lado d'uma ponta de terra era mais interessante por ser perto da praia de banhos. Mudamos para ali no dia seguinte primeiro a reboque do escaler a vapor e depois á espia. O navio tinha duas barcaças atracadas com carvão e o encarregado da machina teve medo que eu lhe escangalhasse o escaler

EM CASA DO VICEREI LI-HUNG-CHANG

NO GOLFO DE PET CHILI

Chifu

o vapor que era fraco como quasi
todos d'esta epocha. Visitamos
o Ministro de Hespanha
D. Tiburcio Rodrigues que
Tinha conhecido meu
Pae na China. o
Consul inglez e o
Harbour Master
No dia 29 vieram
visitar nos o Ministro
de Hespanha, o consul
inglez Mr. Bristow e o consul

O MINISTRO DE HESPANHA A BORDO
CHEFOO 29 JULHO 1887

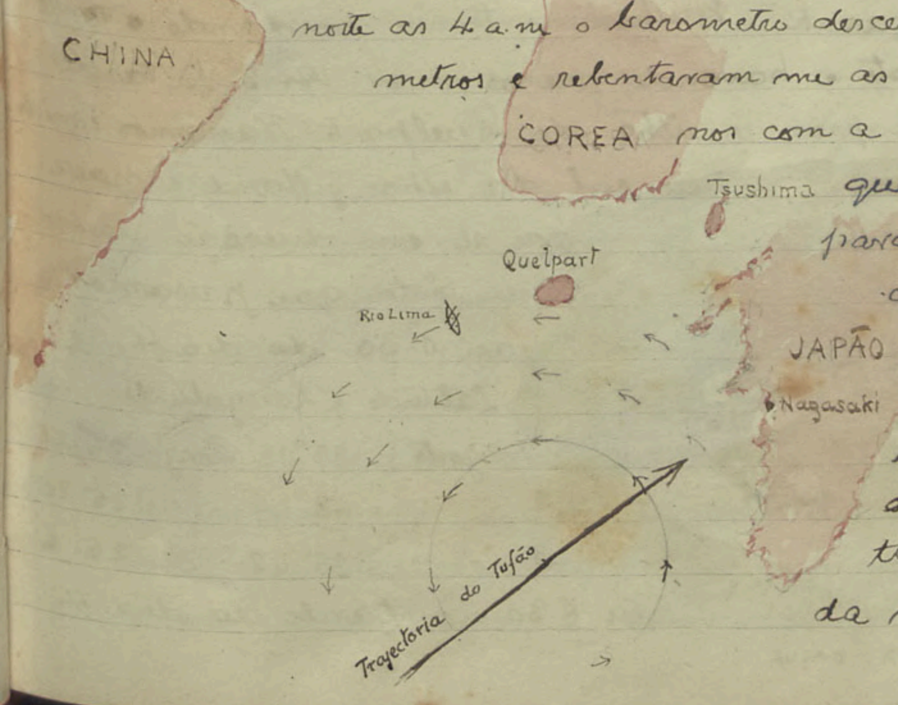
da Belgica Fergusson. Jantamos com o Commissario das Alfandegas Chinas Mr. Moorhead. No dia 30 lunch com o consul inglez que nos deu um optimo café e nos declarou que o segredo de fazer bom caffé é apenas deitar bastante caffé no saco. Jantamos com o Ministro de Hespanha. Ficamos muito bem impressionados com Chefoo que está muito bem situada e tinha gente muito amavel. As 4.15 do dia 31 de julho começamos a navegar ao longo da costa do promontorio de Shantung. As 8.30 estavamos ao norte de Eddy Island e pouco depois vimos dois couraçados chinas no porto de Wei-hai-wei.

PASSANDO O PROMONTORIO DE SHANTUNG
31 JULHO

Passavam dois vapores navegando em rumo opposto. Vemos os restos do vapor "Poo-ta" naufragado perto do farol. N'este promontorio de Shantung perdeu-se

DE CAPA AO SUL DA COREA
2 AGOSTO 1887

em 1896 com um tufão a canhoneira allemã "Iltis" que annos antes (1883) eu encontrara em Cantão. No dia 1 de agosto ao meio dia estavamos em 35°.15' de latitude e 124°.25' de longitude. Estava bom tempo e pequena vaga do vento leste para lessueste. Ceu quasi limpo. O barometro foi baixando e o vento augmentando de intensidade. No quarto que fiz da meia noite ás 4 a.m. o barometro desceu a 748 millimetros e rebentaram-me as escotas dos latinos com a força do vento que ia rondando para o norte. Preveni o comandante de que tudo indicava que se approximava de nós um tufão, e as 6.30 da manhã punha-



mos o navio de capa
com amura a estibordo
conforme indicam
as regras para des-
viar d'estes temporaes
no hemispherio norte
estando no semicirculo

manobravel. No dia 2 ao meio

A DEMANDAR QUELPART
CAMINHO DE NAGASAKI
3 AGOSTO 1887

dia corremos a um largo para
oeste afim de nos desviarmos da ilha de Ross e de
nos afastarmos da trajectoria do temporal. O baro-
metro desceu pouco ficando em 747 millimetros. No
dia 3 tempo de chuva; as 7 horas da manhã como o
barometro se conservasse estacionario e o tempo tivesse
melhor apparencia continuamos a navegar em di-
recção a Nagasaki. Melhorou o tempo rondando o vento
para o norseste e havendo menos mar. As 5h da tarde
avistou se pela proa a ilha de Quelpart. Passamos 1 milha
ao sul da ilha Giffard e nave-
gou se em direcção ao sul
de Goto que passamos
às 0h 30m do dia 4.

Latitude e Longitudes

1 agosto	L = 35°.15'	Long	124°.25
2	"	L = 33.49	"	125.28
3	"	L = 33.48	"	125.6

As 6.30 da tarde do dia 4

PASSEIO À QUEDA D'AGUA

de agosto avistámos o farol de Iowo Sima e ás 9.30 da noite entramos no porto de Nagasaki, eu e o commandante dentro dos escaleres nos turcos ao lado da ponte, por estar a noite muito escura, e ser difficil vêr para a proa.

"MUTINE". GOING HOME
NAGASAKI 8 AGOSTO

Fundeamos proximo dos navios de guerra americanos "Brooklyn" "Omaha" e "Marion", que ainda estavam com os mastareus arriados por causa do tufão. Estávamos finalmente no Japão que n'aquella epocha constituia o sonho dourado dos officiaes da Estação Naval de Macau, e faziamos a viagem em optimas condições, n'um lindo navio que parecia um yacht e com optimos companheiros. Iamos finalmente ver o Zipangu de Marco Polo, o Nippon dos japonezes o paiz do Mikado e dos Shoguns e Samorais, das Geishas e Mousmés, dos Kimonos, Kakimonos e Makimonos, das casas sem mobilia, dos tremores de terra etc. etc. finalmente para nós o paiz mais interessante do mundo. O porto de Nagasaki é considerado o mais bonito e seguro dos portos do Japão. Por tres lados é formado por montes com 300 ou 400 metros de altura cobertos de vegetação e pequenas povoações e em frente da entrada é abrigado pela ilha de

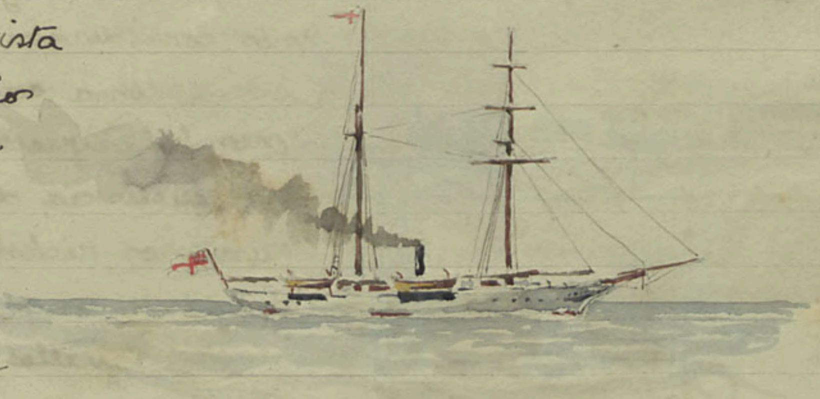
NO MAR INTERIOR
O CARVÃO JAPONEZ

Takaboko, onde foi massacrada a primeira missão christã e por isso pelos hollandezes chamada Papenberg. O movimento commercial que era grande foi pouco a pouco absorvido pelas cidades de Kobe e Yokohama, depois d'estes portos terem sido abertos ao commercio. Quando chegamos a Nagasaki soubemos que o carvão japonez era usado por muitos navios e era baratissimo. Creio custava 1½ dollar a tonelada. Atestamos os paioes com este carvão no que andamos mal como adiante se verà. Fomos cumprimentar o consul dos Estados Unidos que tinha a seu cargo o viceconsulado de Portugal e com elle fomos ao Club onde fomos apresentados, e a umas casas de chá que no Japão substituem os cafès europeus. As casas no Japão tem quasi todas só um andar o que se comprehende por causa dos muitos abalos de terra que são muito frequentes. Existia n'esta epocha uma sociedade sysmografica muito importante e era vulgar terem os individuos em casa um sysmografo como na Europa temos um barometro ou thermometro

BARCO JAPONEZ
NO MAR INTERIOR

A architectura estava pouco desenvolvida no Japão. Os unicos edificios importantes eram os Templos e estes construidos mais ou menos por modelos chinas. O pavimento das casas é forrado de esteiras e como estas tem dimensões fixas faz-se idea do tamanho das casas pelo numero de esteiras.

Os compartimentos são divididos por portas de correr forradas de papel. Dentro de casa andam os japonezes em meias, deixando à entrada uma especie de Tamancos de madeira que usam na rua. Visitamos o Templo de Osuwa que está situado na encosta sobre o fundo do porto e d'onde se disfructa uma bonita vista. Veem-se ali varios portaes – Tori – de bronze e um cavallo do mesmo metal presente d'um Daimio (principe) não existem no



YACHT INGLEZ "SUNRISE"

Em Nagasaki — Os banhos.

Japão estatuas ao não ser de deuses da religião budista
No dia 6 entraram no porto as canhoneiras: ingleza
"Mutine" e franceza "Aspic". e no dia seguinte fomos a
convite do vice consul fazer uma excursão ao templo de
Kwannon a umas duas horas de ricksha de Nagasaki
onde existe uma queda d'agua na qual tomamos banho
O medico Gomes da Silva não sabia nadar e tive de
o livrar de morrer afogado. Pouco depois de sairmos de
Nagasaki encontramos á beira da estrada uma mulher
tomando banho completamente nua. o que nos admirou
No Japão não existe o sentimento de pudor e não fica mal
aos homens e mulheres mostrarem-se completamente nús.
N'esta epocha ainda havia estabelecimentos de banhos sem
separação dos dois sexos. Os japonezes são aceiados e todos
tomam banho em agua quente, que a experiencia tem
mostrado serem os mais convenientes ao clima: Nos hoteis
japonezes tomam muitas vezes banho na mesma agua
os differentes hospedes á medida que vão chegando, o que
nos consideramos uma porcaria. Uma coisa que tambem
nos fez impressão foi a grande resistencia dos japonezes a
puxar os rickshas os quaes
se podem comparar aos mais
valentes cavallos. Pelas 4.15
da manhã do dia 10 de agosto
partimos de Nagasaki para o

NO CAMINHO PARA KIOTO
15 AGOSTO 1887

No Mar interior

EXCURSÃO AOS RAPIDOS DE HOZU E LAGO BIWA

mar interior segundo as indicações d'um pratico que nos indicara o Consul. Passamos o farol de Tebosi as 4h.30. a ilha Wilson as 8 p.m e as 12.30 fundeamos à entrada do Estreito de Simonoseki. No dia 11 pelas 5h da manhã suspendemos e começamos a navegar em direcção a Kobe pelo Mar interior. As 9h passou por nós um paquete das Messageries navegando ao mesmo rumo e as 10 da noite fundeamos em Obu-hato-ura em 9 braças de fundo com 25 de amarra. Suspendemos as 4 horas da manhã do dia 12 de agosto e as 5h passamos o estreito de Kurosima onde encontramos um vapor da mala japoneza: à 1h.30 passamos o farol de Nabai Sima. Pela nossa proa segue o yacht inglez "Sunrise". As 6 horas fundeamos em Uchi-no-umi em 8 braças de fundo com 25 de amarra, fundeando perto de nós o yacht inglez. Fui passear à vela no bote pequeno que trazemos à popa para o qual arranjei um bom bastardo servindo de verga um bambu que trouxemos da India. Estavamos fazendo o verdadeiro "yachting". Na manhã de 13 suspendemos e seguimos para Kobe, vindo nos

nossas aguas o yacht. Ao meio dia e um quarto amarramos em Kobe onde estavam os navios americanos "Brooklyn" "Marion" e "Palos" e francez "Parceval". Fazia de nosso agente consular em Kobe um macaista muito agradavel o snr. Braga: com elle fomos ver a queda d'agua perto da cidade e almoçamos no dia seguinte 15 de agosto — Ás 10h da manhã parti no caminho de ferro com o Fernando de Serpa para uma excursão a Kioto.

O carvão Japonez — O carvão japonez barato de Nagasaki deu um triste resultado. Logo que se começou a usar a combustão dos gazes na fornalha e caixa de fogo não se fazia completamente de modo que iam inflammar-se novamente na caixa do fumo e chaminé, pondo tudo em braza e saindo chamas pela chaminé que ameaçavam pegar fogo à mastreação. O convez em torno da saia da chaminé começava a carbonisar-se e era preciso fazer uso constante das mangueiras de incendio. Creio que estes factos eram devidos ao pequeno diametro dos tubos das caldeiras e à pouca experiencia do pessoal do fogo com este carvão.

Depois de percorrer 33 kilometros chegamos à cidade de Osaka, antiga Naniwa, capital da provincia de Setsu e segunda cidade do Imperio., no kilometro 41 passamos a bonita cidade de Nara que vinte e tres annos mais tarde deviamos visitar. e duas horas mais tarde chegavamos a Kioto, antiga "Miyako" (capital), capital

NOS RAPIDOS DE HOZU
16 AGOSTO 1887

da provincia de Yamashiro é uma das mais interessantes sob o ponto de vista artistico e industrial. Está situada n'uma planicie e é atravessada pelo rio Kamogawa que tem as suas margens ligadas por muitas pontes. Foi desde 794 até 1868 residencia do Mikado e desde 1336 a 1572 dos Shoguns Ashikaga a quem deveu a implantação e desenvolvimento das industrias dos metaes, do paper, do xarão, etc.
Chegados a Kioto fomos para o hotel Yammi situado no parque Maruyama. Ao jantar encontramos nos á meza com um grupo de officiaes de marinha da canhoneira franceza entre elles o celebre escriptor Pierre Loti. Visitámos n'este dia a cidade e o palacio

imperial situado na parte norte. É um grande edificio de madeira d'um só pavimento cercado de jardins e avenidas arborisadas. Vimos a grande salla do throno "Shishinden" onde o então imperador fora coroado em 1868 tendo ao centro um throno coberto com "draperies" de prata; a sala das festas "Seyroden" e os aposentos do imperador dispostos à moda antiga, quartos de cama, de banho de jantar etc com paredes de seda e pinturas artisticas. O desenho e a pintura quasi só no Japão se tem aplicado às artes decorativas, como bronzes, xarões, porcelanas etc. Os melhores pintores japonezes como por exemplo OKossai, não tem idea da prespectiva nem do claro escuro Só pintam em papel ou seda quadros que quando se collocam na parede tem o nome da Kakemonos e se são de enrolar Makemonos. Tem muita arte é certo mas das regras do desenho e de pintura não percebem nada. No dia 16 fizemos uma linda excursão aos rapidos de Hozu e ao lago Biwa. Saimos cedo do Hotel em "Rikshas" puxados por dois homens, por um lindo caminho, até à povoação de Hozu perto do rio Katsuragawa onde existem os rapidos. Mais uma vez admirei a grande resistencia que tem os japonezes e a sua capacidade para substituir os cavallos. Escorrem-lhe pela cara e pelo corpo rios de suor mas vão sempre puxando. Em Hozu alugamos um dos barcos especiaes de ali, de forma quadrangular e tendo um fundo de madeira flexivel que ao passar sobre as pedras do rio se vê subir e descer. Os barcos

O GOVERNADOR JAPONEZ A BORDO
19 DE AGOSTO

teem uns cinco tripulantes que se servem de remos ou de varas conforme as circumstancias. E' um espectaculo emocionante a descida dos rapidos. O rio é cheio de pedras das quaes o japonez que vae a proa com um bambu desvia o barco. São d'uma pericia e destreza admiraveis. De vez em quando passa-se sobre pedras que fazem subir o fundo do barco causando espanto a quem pela primeira vez como nós navega por este systema. As margens são muito pittorescas e a impetuosidade da corrente leva por vezes o barco com grande velocidade. Á volta os barcos, nos rapidos, são levados á sirga collocando se os tripulantes n'umas plataformas construidas contra as rochas. No fim d'uma hora e meia chega-se a uma casa de chá com tres andares Sangenya-Arashiyama onde lunchamos muito bem. Desembarcamos os Rikshas que tambem vieram no bote e em pouco mais de

Lago Biwa - Jantar China - As geishas

DE MAI SAKI A MICAMOTO
VENTO ENE DURO 2 A 3' POR HORA

uma hora estavamos de novo em Kioto. Atravessamos a cidade e fomos dar um passeio ao lago Biwa afamado pela sua belleza. É o maior do Japão, e com 64 Kilometros de comprido e 23 de largo pode comparar-se ao de Geneve na Suissa. A poesia Japoneza refere-se as oito bellezas d'este lago Omi-Hak-Kei: ver a lua de outono do Yshiyama; A neve à noite no Hirayama; o vermelho do por do sol em Seta; ouvir os sinos de Mildera à noite; ver os barcos que voltam à vela de Yabase; o ceu azul e a brisa em Amazu; a chuva à noite em Karasaki; e o voar dos patos bravos em Katata. Foi um dia cheio como se ve e bem aproveitado. Do lago voltamos ao hotel em Kioto d'onde partimos no comboyo às 8.45 chegando a Kobe às 11.35. No dia 12 de agosto lunch com o consul de Portugal Mr Reynell e jantar com o banqueiro china Tachee. Como o comandante e imediato não foram ao jantar fiquei à mesa no logar d'honra a esquerda do china o que não gostei por isso que por cerimonia tinha de ir comendo pratos chinás que não gosto. Achei interessante ver as gueishas que vieram servir ao jantar, dançar tocar e conversar. Nos grandes jantares

CRUZADOR JAPONEZ
PASSANDO A ILHA DE MIKOMOTO
22-AGOSTO 1927

japonezes dados nos restaurantes ou nos hoteis não comparecem as senhoras. Inventaram por isso às Guishas que são raparigas novas, bonitas, bem vestidas, que aprendem a dançar, tocar, e conversar. Acho uma boa idea e que torna os jantares mais interessantes do que com as mulheres velhas dos individuos de alta posição. No dia 19 teve logar um eclipse do sol. Tinha por curiosidade preparado um calculo de longitude que não me foi possivel fazer por devido ao ceu nublado não se poderem observar os contactos. Em terra as auctoridades tinham dado ordem para se accenderem as luzes por causa da escuridão! Vieram abordo almoçar e ver o eclipse o Governador de Kobe e o chefe Tachee. O eclipse viu-se mal por estar o ceu nublado e por só termos para o observar vidros fumados e as lunetas coradas dos sextantes. Largamos de Kobe para Yokohama no dia 26 pelo meio dia. Estava bom tempo e mar plano. Pela meia noite passamos

Chegada a Yokohama

o farol da ilha Ō Sima, mal afamada pela frequencia de mau tempo que ali se encontra. No dia 21 ao meio dia estavamos em 34°.2' de latitude e 137°.16 de longitude. Não encontramos como era de esperar a corrente do Kurosiwo, mas tivemos uma forte corrente para terra. Ás 7h.30m avistamos o farol de Mai Saki que se marcava por 82° NE v. Ás 2h da manhã do dia 22 estavamos norte-sul com Omai-Saki e continuando a navegar com fresco vento do quadrante nordeste às 10 horas passamos uma milha ao sul de Mikomoto ou rock island onde ha tantos temporaes. O mar porem não estava mau, e o ceu limpo de nuvens. Pouco depois acalmou o vento. Passaram por bombordo navegando em rumo oposto um cruzador japonez e um paquete das Messageries. Ás 4 horas entramos no canal de Uraga e navegando em direcção a Yokohama, amarramos ali pelas 7h.15 com 30 braças de amarra de cada ferro em 4 de fundo. Estava fundeado no porto o navio de guerra americano "Monocacy" já muito nosso conhecido. No dia seguinte 24 de agosto fui com o comandante no caminho de ferro a Tokio - 29 kilometros - onde lunchamos com o nosso consul

PASSEIO EM TOKIO NAS CARRUAGENS DOS MINISTROS DE SANDWICH E DA CHINA 30 AGOSTO

Tokio

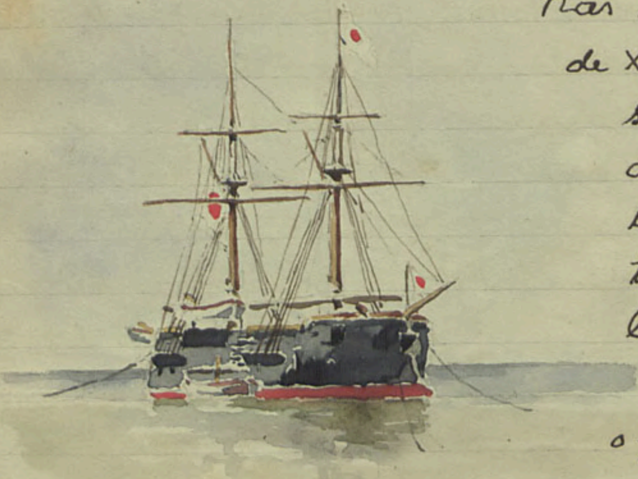
Jozé Loureiro que já ha annos conhecera consul em Hong Kong. Tendo estado hospede em sua casa. Veria com sua interessante mulher e filhos n'uma casa meia japoneza como são as da maioria dos europeus que habitam no Japão. Demos um passeio pela cidade jantamos com o Consul no Club de Tokio e regressamos em seguida a Yokohama. Tokio, em japonez capital de leste, é a capital do Imperio e a residencia do Mikado. Tinha antigamente o nome de Yeddo. Está situado ao noroeste da bahia de Yeddo e na foz do rio Sumidagawa, que é atravessado por muitas pontes, a maioria de madeira. Tambem é cortada por varios canaes.. A temperatura media é de 13°,6 ou seja dois graus mais baixa do que a de Lisboa. A maxima é de 34°2 e a minima –7°,6. Mede Tokio 10,4 kilometros na direcção leste oeste e 8,6 de norte a sul. É uma grande

BARCOS JAPONEZES

Yokohama

area indispensavel para conter a sua numerosa população, visto a maioria das casas terem como dissemos apenas um andar. Tokio foi fundada por Iyeyasu em 1456 mas só começou a tornar-se importante em 1598 quando os Shoguns ali estabeleceram residencia. Nos dias 25 e 26 ficamos em Yokohama. Esta cidade que até 1855 não passava d'uma pequena aldea de pescadores, tornou-se depois de aberta ao commercio estrangeiro o primeiro porto commercial do Imperio e residencia de numerosos estrangeiros, não faltando os americanos. N'esta epocha eram ainda raros os ~~europeus~~ japonezes vestidos á Europea. e acho que os seus trajos lhes ficam muito melhor. Este povo tem muito boas maneiras e a nós europeus até causa admiração o grande numero de cumprimentos que dois japonezes fazem um ao outro quando se encontram.

Nas lojas vemos vender objectos de xarão, cloisonné, bronze, sedas, marfim, etc mas os preços não são baixos. Uma outra coisa que notei dos japonezes que nas lojas vendem é a apparente indifferença sobre se o freguez compra ou não o que contrasta com os



YOKOSKA
3-Setembro 1887

EM YOKOHAMA
13 de Setembro

chinas que são d'uma actividade commercial espantosa. A lingua japoneza é derivada d'um idioma indigena "Yamato" e do china. O Yamato tem umas 72 sillabas a que correspondem determinados caracteres e alem d'estes usam-se os milhares de caracteres chinas. Por isso os chinas e japonezes se entendem escrevendo mas não fallando. O som da lingua parece-se bastante com o portuguez, tendo-me acontecido, á distancia, ou atravez das paredes d'um quarto não distinguir se estão fallando uma ou outra lingua. No começo dos guias de conversação inglezes japonezes ensina-se os inglezes a lerem as palavras japonezas como se fossem portuguezas. Temos em portuguez palavras japonezas como "biombo", chá.

- A litteratura japoneza ocupase principalmente de historia, guerras, feitos heroicos, descripções da Natureza, peças de theatro etc. Os romances de amor que innundam as bibliothecas da europa não são apreciados pelo povo japonez, devido porventura á situação subalterna que a mulher no Japão occupa na sociedade, situação que é muito superior aquella que a mulher china disfructa.

Em Tokio

No dia 28 de agosto fomos para Tokio ás 9.45 da manhã percorremos varias ruas visitando lojas, estivemos em casa do nosso Consul e ás 6h voltamos para Yokohama onde jantamos com o sr Pereira nosso vice consul e empregado do banco inglez.

30 de agosto. Fui com o Fernando de Serpa para Tokio ás 12h 15m, lunchamos com Loureiros e fomos com o Consul Mme Loureiro e sua interessante filha Nelly passear nas carruagens emprestadas pelos ministros da China e de Sandwich.

As carruagens dos diplomatas acreditados em Tokio tem o privilegio de fazer parar o movimento para passarem primeiro. É curioso por exemplo ao dobrar uma esquina ver saltar o trintanario da almofada como se fosse um macaco ir a correr á frente e fazer parar qualquer outro vehiculo que se approxime.

CHIFU
27 JULHO 1887

Os Shoguns

Fomos visitar o templo de Shiba e os jardins que têm lindas e velhas cryptogamicas e muitas lanternas de bronze e de pedra. Os seis templos buddhistas de Shiba, são considerados obras primas da arte japoneza e contem os tumulos de seis Shoguns da familia Tokugawa, ricamente ornamentados com obra de talha, xarão, sedas e bordados. As datas das mortes d'estes Shoguns são 1632 (Shogun Hidetada) 1713 (Ienobu) 1716 (Ietsugu) 1761 (Ieshige. 1853 (Ieyoshi) e 1866 (Iemochi).
Em epocha remota era habitado o Japão pelos Ainos, povo que os conquistadores vindos da China fizeram retirar para o norte. Qual outro Guilherme conquistador temos no Japão o principe de Kiushiu que mais tarde tomou o nome de Jimmu Tenno Estabeleceu um governo sob o modelo china introduzindo no paiz os usos e costumes d'aquelle povo, nos seculos setimo e oitavo. Dividiu-se o paiz em provincias com governadores e em 794 foi Kioto feita capital. O imperador (Mikado) com o titulo de Tenshi (Filho do Ceu) e Tenno (Dominador divino) cedeu o governo aos seus governadores dedicando-se aos estudos de modo que o poder d'aquelles augmentou e varias vezes se guerriaram uns aos outros. Desde o seculo doze que continuaram as guerras civis até que Yorimoto, heroe predilecto dos japonezes assumiu

O novo palacio do Mikado

todo o poder e passou de Mikado impotente a Sei-i-tai Shogun (grande general vencedor dos barbaros) Assim começou a dinastia dos Shoguns sepultados nos tumulos de Shiba
Fomos depois visitar o palacio do Imperador que estava em acabamento. O palacio os bonitos jardins e os ministerios estão dentro d'uma parte da cidade cercada por enormes muralhas e numerosos fossos O novo palacio tem muitas salas de recepção separadas por portas de correr de cristal, com ricos tapetes de seda, e tectos trabalhados com ornamentações de talha xarão e dourados. Quasi todos os tectos são divididos em quadrados eguaes por traves perpendiculares entre si. A sala dos banquetes è ricamente decorada com xarão e oiro e tem mobilia europea. Fomos depois ao Club onde joguei tennis e depois tomei banho n'uma casa de banho japoneza junto ao tennis o que è muito agradavel no verão Jantamos com os Loureiro e as 9.45 partimos para Yokohama, chegando abordo às 11h 15m. Era impossivel deixar de reparar as caldeiras e por isso depois de obter a necessaria licença partimos para o Arsenal de Marinha de Yokoska pelas 7.30 da manhã do dia 1 de Setembro. Fundeamos duas horas depois e pelas 3 da tarde fomos

amarrar-a uma boia em frente das docas. O porto é pequeno mas bonito e abrigado. Estavam ali uns doze navios de guerra japonezes. No 2 de Setembro entramos na doca secca. Havia então tres docas seccas tendo aquella

CHIFU 1887

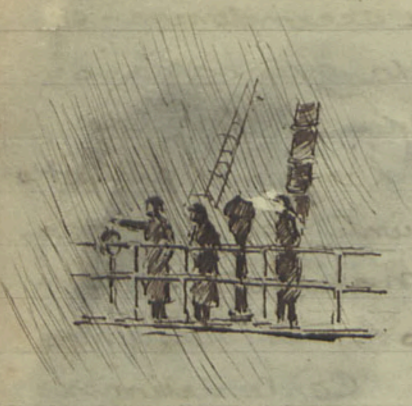
em que entramos 402 pés de comprido. O arsenal já então tinha optimas officinas e estavam em construcção dois cruzadores de ferro. Os operarios que vieram para bordo trabalhar nas caldeiras eram d'uma habilidade que todos admirámos. Pelas 3^h da tarde do dia 3 saimos da doca e fomos amarrar a uma boia em frente do Arsenal. Um guindaste fluctuante veio buscar a chaminé que foi para as officinas concertar. No dia 4 entraram os navios japonezes: couraçado "Foo-soo" e corveta "Amaki-kan". No dia 6 recebemos dois telegramas que nos sobresaltaram, um do nosso consul em Tokio dizendo que o Governador de Macau lhe telegrafára o seguinte: diga comman-

dante Rio Lima honra nacional exige regresse já Macau e outro do chefe da Estação Naval dizendo: regresse já Macau. Parecia haver qualquer coisa de grave de que não tinhamos conhecimento. Fui em nome do comandante pedir ao director do Arsenal para apressar o fabrico e como só a Companhia das Messageries Maritimes dispunha em Yokohama de carvão Cardiff telegrafamos para Paris pedindo nos fossem cedidas umas 50 Toneladas, o sufficiente para nos levar até Shanghae. No dia 7 fomos convidados pelo almirante japonez para um jantar no club de Yokoska. O almirante só fallava japonez e só fallavam inglez e francez uns constructores navaes que tinham estado nos Arsenaes da Europa. A illuminação da sala de jantar era feita com candieiros de petroleo. N'esta epocha estava ao serviço do Japão um constructor naval francez de reconhecido merito Mr. Bertin que dirigiu as primeiras construcções modernas. Concluimos as reparações que estavamos fazendo e no dia 9 ao meio dia partimos para Yokohama onde amarramos pelas 1.15. No dia 11 fui passar o dia a Tokio com os Loureiros. Fui ás 12.15 e voltei ás 9.45. Na tarde do dia 13 o semaforico içou o signal de prevenção de temporal de Sudoeste, e pelas 2 horas da manhã de 14 como o vento tivesse augmentado muito arriavam se as vergas e mastareus

Em soccorro da "honra nacional"

de gavea, cordearam-se os papafigos e accenderam-se as caldeiras. Nesta epocha ainda não havia o porto artificial e o ancoradouro era desabrigado. No dia 15 de setembro ás 2h 20m largamos de Yokohama para Kobe. No dia seguinte as 11.45 passamos uma milha ao sul de Mákomoto encontrando bastante mar mas pouco vento. Passamos por um vapor da mala allemã. Continuamos a contornar a costa Japoneza a uma distancia de 2 ou 3 milhas. L = 34° 30' Long 137°. 29': o vento refrescou e veio ao W.N.W. No dia 17 pela 1 hora passamos uma milha ao sul de Oo-Sima e contornamos a costa marcando pelas 7 horas Hino saki a leste á distancia de uma milha. As 10 horas passamos o estreito de Isumi e a 1 hora fundearamos em Kobe. O commandante adoecera em Yokohama e eu continuei navegando o navio. Tratamos de arranjar um pratico para o mar interior e tomamos um japonez que parecia saber fallar inglez mas que mais tarde observamos saber apenas algumas palavras. No dia 18 pelas 5h suspendemos e começamos a navegar em direcção a Nagasaki passando á 1 hora Nabae Sima e as 6.15m o estreito de Kurosima. Tempo encoberto e muita chuva. Ao norte do estreito observamos fortes remoinhos d'agua ou rilheiros. Na noite do dia 19 chovia muito e como o

O pratico Japonez



18:19 de Setembro 1887
NO MAR INTERIOR
Wakarimaska? (percebe)
Wakarimassen! (não percebo)

pratico começara a fallar japonez que não comprehendiamos e de inglez poucas palavras soubesse dizer. fui buscar um guia de conversação inglez-japonez que à chuva e só a luz da bitacula não era facil consultar Em cada duas palavras dizia "Wakarimasen" (não comprehendo) de modo que resolvi não fazer caso d'elle e navegar a rumo pela carta que mais tarde soube ser o desejo d'elle n'aquella parte do mar em que não havia terra á vista. O comandante continuava doente em resultado d'uma visita que em Yokohama fizera ao "Number Nine" e por isso eu tinha muito maior responsabilidade As 4 da manhã como se não via nada por causa d'um pesado aguaceiro, prumamos e poz-se a machina a andar de vagar. As 9 entramos no Estreito de Simonoseki e as 10ʰ fundeavamos em frente da cidade do mesmo nome em 5 braças de fundo com 30 de amarra. No estreito de Simonoseki as correntes devidas a mare attingem 7,5 por hora de modo que a um navio como a "Rio Lima" era quasi impossivel romper contra a maré. Fui a terra ver a cidade e fazer umas compras mas não me servi das embarcações do navio com medo de ser levado pela

Passagem d'um estreito perigoso

NAGASAKI A SHANGHAE 10.5

corrente. Fomos n'um barco japonez com dois ou tres remos mas que conhecedor da localidade aproveitou habilmente a reversa perto de terra depois de se ter deixado descair com a corrente.

Pelas 3.15 da manhã do dia 20 partimos para Nagasaki. Á 1.15 passamos um estreito muito apertado onde a agua corria a favor com grande violencia Hirado-no-seto (ou Spex Strait). Tive então oportunidade de ver a grande pericia do nosso pratico japonez. Depois de pôr talhas ao leme para o caso de se partir algum gualdrope envestiu com o estreito aproando o navio a uma grande pedra que existe no meio. A agua ao dar na pedra desloca-se para o canal arrastando a proa do navio, que momentos antes nos parecia ir contra a pedra. Se tivessemos a principio aproado a meio canal é provavel que esbarrassemos com a margem. Chovia torrencialmente quando ás 7 horas da tarde ancoramos em Nagasaki. Estavam ali os navios de guerra americanos "Brooklyn" "Omaha" e "Palos"; os inglezes

Nagasaki a Shanghae

DE SHANGHAE A HONGKONG
10½ MILHAS POR HORA

"Leander" e "Mutine" e os japonezes "Amaki Kan" e outro. Estavamos no equinoxio de outomno, a peior e mais perigosa epocha para navegar nestes mares, mas como se verá fomos muito felizes. Saimos de Nagasaki no dia 22 de setembro pelas 6^h com chuva e vento favoravel do nordeste que nos dava uma marcha de 10¼ milhas por hora: de tarde bom tempo e ceu azul. Pelas 4^h da tarde passamos 2 milhas ao norte de Pallas rock. No dia 23 ao meio dia L = 31°22' e Long. 124°28'. Caminho correcto 231 milhas em 24 horas o que para a Rio Lima era muito bom. Ás 8 horas da noite avistou-se o farol de North Saddle e as 9^h mettemos pratico trazendo 39 horas de viagem de Nagasaki, a melhor viagem que até então tinhamos feito: á meia noite fundeamos ao norte de Gutzlaff. No dia 24 as 5^h da manhã seguimos para Shanghae onde pela 1^h.45^m amarramos a uma boia da Companhia Peninsular e Oriental. Em Woosung estava o cruzador inglez "Leander" e em Shanghae tres canhoneiras: "Rambler"

"Midge" e outra
Estivemos em
Shanghae até ao
dia 27. mettendo
carvão e fazendo
os indespensaveis
ajustamentos na
machina e com
pena de não nos
demorarmos mais
por isso que é esta a
mais divertida e civilisada

CANHONEIRA INGLEZA
NAVEGANDO AO NOSSO RUMO

cidade do Oriente. Tratamos de indagar o motivo da nossa chamada repentina a Macau para defender a honra nacional mas sem resultado. Apenas soubemos pelos jornaes que tinham estado em Macau algumas canhoneiras chinas. No dia 27 pelas 6.^{h}20^{m} da manhã largamos da boia e seguimos pelo rio abaixo sob as indicações do pratico da costa que tomamos para prevenir o caso de qualquer arribada. As 8.^{h} passamos em Woosung No mar ceu encoberto e vento NE bonançoso e pelas 6.30 da tarde marcamos Steep Island a oeste à distancia de 1 milha

28 de Setembro - L = 27°42' Long 121°45'. Caminho correcto 159

29 " " As 18 horas Farol Turnabout por 59° NW

" " 22 " " Ockseu por 43° NW a 6'

O susto do Governador

TAKU
25 Set. 1887

Ao meio dia
L = 24°42' Long 119°14'
No dia 30 as 6h da
manhã marcou-se
o farol de Breaker
Point por 20° NW
Encontramos uma
canhoneira ingleza
navegando ao mes-
mo rumo com todo o
panno largo. Pela 1h 30m da
tarde passamos uma milha ao norte de Pedro Blanco
e às 6h 45m amarramos em Victoria Bay em Hongkong
proximo à nau. Soubemos em Hongkong pelo nosso
consul Romano que o Governador de Macau se assus-
tara com a ida das canhoneiras chinas ao porto
e que não só nos telegrafara a nós mas tambem
para Lisboa pedindo reforços e que por isso estavam
em caminho para Macau a corveta "Bartholomeu
Dias" que se achava em Zanzibar e a canhoneira
"Tejo" de estação na India. Que dinheiro nos ia custar
o "susto do Governador"! No dia 1 de outubro pelas
6h 45m da manhã suspendemos e navegamos em
direcção a Macau onde amarramos às 10h 45m.
Em Macau havia socego completo. Estivemos em
Macau até ao dia 7 de Novembro em que partimos
para Hong Kong às 11h 45m afim de ir ali assistir aos

As festas do Jubileu da Rainha Victoria

Festejos por occasião do Jubileu da Rainha Victoria. Levamos abordo Talone e familia, Bernardinos, Mr Cole e outros individuos. Tivemos uma viagem demorada por estar o fundo do navio sujo e soprar vento leste fresco pela proa, fundeando em Hong Kong pelas 6-30 da tarde. Tambem vieram abordo o guarda marinha Carvalho, a mulher Dora e a cunhada Annie. O Carvalho era imediato da "Tamega". Em Macau arranjamos um piano para estas senhoras poderem tocar e cantar de modo que a "Rio Lima" d'esta vez ainda parecia mais um yacht do que usualmente. Em Hong Kong assistimos às illuminações no mar, aos bailes e outros festejos que se tinham organisado para celebrar o Jubileu. Foi na volta d'um d'estes bailes para bordo que apanhei um forte attaque de rheumatismo agudo que só dias depois se manifestou. No dia 11 regressamos a Macau onde encontramos na Rada a corveta "Bartholomeu Dias" e no porto interior a canhoneira "Tejo". Tinhamos na Estação da China uma corveta e tres canhoneiras a mais força naval portugueza que nos ultimos annos ali tinha estado. Commandava a "Bartholomeu Dias" o capitão de fragata Fernando da Costa Cabral, o meu antigo commandante da "Tamega"

CORVETA "BARTHOLOMEU DIAS"
MACAU 11 NOVEMBRO 1887

e da "Estephania" e a canhoneira "Tejo" o capitão tenente Caetano Rodrigues Caminha com quem tambem já tinha servido abordo da "Rio Lima" em Cascaes quando aspirante. Tive de recolher a casa com um forte ataque de rheumatismo agudo que me durou perto de tres mezes. No primeiro mez não me pude deitar e tive por vezes de tomar injecções de quinino para dormir. Tomei muita antipyrina remedio então novo que felizmente não me fez mal e salicylato de soda que creio ainda è o principal medicamento para esta doença. Creio porem que tinha razão o dr Gomes da Silva quando no fim me declarou que os ataques de rheumatismo agudo duram tres mezes quer se gastem dez libras em remedios como eu fiz, quer se não tome

nenhum. Tratou-me o medico de bordo Dr. Froença que era casado com a filha do pharmaceutico Neves. muito amigo dos oficiaes da Estação Naval. Tinha em casa a minha antiga criada Rosa, macaista muito fea, mas dedicada que foi quem me valeu. Quando melhorei entretive-me a ler o inquerito mandado fazer pelo Almirantado Inglez por ocasião da perda do couraçado de torres Captain, que me emprestou o captain Farrow d'uma canhoneira China e história do Imperio China. Tambem me entretive a aprender a escrever com a mão esquerda visto não poder por muito tempo servir-me da direita. O inquerito sobre o Captain era muito interessante e ali se via o inconveniente de deixar construir navios por curiosos como era o Captain Coles que pereceu no naufragio. Sir Eduard Reed um dos mais notaveis architectos navais d'aquella epocha fez ali uma exposição que è um verdadeiro curso sobre estabelidade dos navios, assumpto que sò ha pouco tempo começara a ser estudado a serio

Sobre a historia da China vou mencionar factos que não são novos mas podem interessar quem não tenha uma discripção ou historia da China à mão: O imperio China è pelos chinas chamado "Tschungkuo" ou Imperio do Meio e foi na edade media visitado pelo viajante

CANHONEIRA "TEJO"
MACAU 1887

Marco Polo que lhe deu o nome de Cathay ainda hoje usado na Russia. Comprehende a China propriamente dita ou paiz das 18 provincias, berço da raça dominadora dos mongoes, thibetanos e indios interiores alem da Manchuria, Dsungarei, Ili, Turkestan oriental, com cerca de 11 milhões de kilometros quadrados de superficie e 330 milhões de habitantes.
A cordilheira Tsinlingschan que attinge 4.000 metros de altitude, divide o grande plateau do norte da China da vasta planicie, e a terra montanhosa de Szetschwan que a oeste da China attinge 7800 metros de altitute na Dschara. Na parte sul da China o rio Sikiang è muito importante pelos meios faceis de Communicação que offerece entre Cantão, Hong-Kong, Macau, etc. Ao norte o Yangtze Kiang permitte a ida dos maiores navios até perto de Hankow no centro do Imperio. O canal Imperial vae do Yangtze atè Tientsin. Toda a vasta planice è cortada por muitos canaes, e o rio Hoangho foi em parte tornado navegavel. As costas são muito recortadas e cheias de ilhas que tornam a navegação perigosa sobretudo na epocha dos Tufões

Sobre a China

Clima - A zona de altas pressões no interior da Asia dá logar no inverno aos ventos frios e seccos do norte e noroeste, e as ~~altas~~ baixas pressões que dominam no verão, no interior, fazem soprar os ventos do sul e sudoeste, donde resulta muito calor. No inverno as differenças de temperatura são grandes ao contrario do que acontece no verão. As chuvas predominam no sul da China (2291 millimetros em Hong Kong) e vão diminuindo para o norte, chovendo em Pekin de 500 a 600 millimetros. Os mezes em que menos chove são os de inverno e os de maior chuva os que vão de Maio a Setembro

Historia - Cerca de 2.600 annos antes de Christo os povos conhecidos pelos "povos de cabello preto" vindos do noroeste invadiram a região do Hoangho

O primeiro anno do primeiro cyclo do calendario china corresponde ao anno 2637 antes de Christo.

Os cyclos do calendario China tem 60 annos.

Os tres grandes philosofos chinas foram: Laotse que nasceu 604 annos antes de Christo, Kungfutse que nasceu 551 annos antes de Christo e Mengtse que nasceu 371 annos antes de Christo. Estes tres filosofos influenciaram até hoje o desinvolvimento intellectual e religioso d'aquelle enorme paiz.

Durante a dynastia gloriosa de Han que dominou mais de 400 annos foi a China visitada por um embaixador do Imperador romano M. Aur

Historia da China

Antoninus no anno 116 de Christo. A primeira dynastia mongolica (Yuen) foi fundada por Kublai Chan em 1280 que fez de Pekin a capital e teve Marco Polo desasete annos ao seu serviço. No anno de 1356 um padre china Tschuyuentschang fez-se senhor de Nanking e em 1368 fundou como Imperador a dynastia Ming que dominou até ao anno de 1644. Foi durante esta dynastia que os nossos navegadores appareceram pela primeira vez n'aquelles mares. Quando em 12 de fevereiro de 1508 el-rei D. Manoel enviou Diogo Lopes de Sequeira a novas descobertas no Oriente até Malaca e para alem d'este estreito incumbia-lhe instantemente que

LORCHAS

Os primeiros portuguezes na China

se informasse de tudo quanto fosse relativo ao mysterioso imperio chinez. Conjectura-se que só em 1516 Rafael Perestrello conseguiu aportar à China embarcado n'um junco china dos que se aventuravam a um comercio mais distante.
Em 1517 uma frota portugueza com os irmaõs Fernão e Simão Peres d'Andrade chegou a Cantão sendo elles portadores d'uma carta regia e de varios presentes de D. Manoel para o imperador da China. Mas, ou tivesse o embaixador de Portugal chegado a estabelecer tratados de comercio com o imperador como querem uns, ou se recusasse este a recebel-o, como dizem outros, é certo que não puderam ali manter-se os portuguezes e só em 1521 é que Thomé Peres, nomeado embaixador da China pelo vice rei da India Lopo Soares de Albergaria, conseguiu penetrar até Pekin.
Em 5 de abril do mesmo anno largou de Lisboa uma nova frota levando a seu bordo Martim Affonso de Mello por embaixador do rei de Portugal, ~~a qual chegou~~ a qual chegou a entrar e a estacionar no porto de Taimon na ilha de Sam-chau, d'onde um anno depois teve de sair abrindo caminho com a sua artilheria atravez de numerosos inimigos que queriam anniquilar aquelles ousados intrusos. O genio desconfiado dos chinas, o seu odio aos estrangeiros

Os portuguezes em Ningpó

e as suas antigas tradições, adversas a inovações e levando-os ao isolamento e à reclusão, oppozeram-se sempre tenazmente a todas quantas tentativas foram feitas por parte dos portuguezes para a troca de relações permanentes de amizade e de comercio. Comtudo por condescendencias criminosas, e mediante excessivos lucros, as auctoridades chinas de diversas localidades foram consentindo a alguns portuguezes um comercio tentador, até que, por assim dizer dia a dia, e como sem se sentir, a pouca distancia da foz do rio Takia, na provincia de Tche-Kiang, na costa oriental da China os portuguezes possuiram uma colonia florescente na cidade de Ning-pó

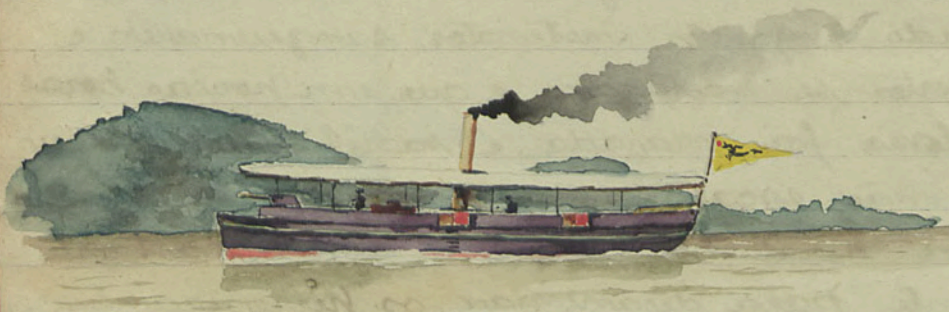
TANKA À VELA

ou Liam-pó (cidade do repouso). Este estabelecimento prosperou tão rapidamente, que dentro em pouco contava, no dizer de escriptores contemporaneos, mais de 3000 christãos, dos quaes 1.200 eram portuguezes, e possuia igrejas, hospitaes, casa da camara, e outros edificios, sendo governado por um capitão um ouvidor, juizes auctoridades municipaes, provedor

dos orfãos, almotacés, e todos os antigos funccionarios publicos identicos aos que existiam em Portugal. Os povos da China, de Sião, de Borneo, e outros. tiravam d'aquella colonia grande proveito, achando ali um asylo seguro contra os piratas, que sempre se arreciavam e fugiam dos terriveis galeões portuguezes. Em 1545, todavia, ou fosse a emulação dos chins pela prosperidade da colonia, ou qualquer imprudencia commettida contra algum dos naturaes, o que é averiguado é que os instinctos sanguinarios e odientos d'estes se excitaram, e que em poucas horas toda a colonia foi arrasada e sacrificados os seus habitantes, não escapando quasi ninguem d'aquella horrorosa hecatombe. Não foi ainda bastante este accidente para desanimar os perseverantes portuguezes. Pouco depois recomeçavam as suas tentativas, e novamente conseguiram um outro estabelecimento, ou feitoria, em Chin-cheu, Chan-chau ou Chan-chow na provincia de Fuk-Kien ao sul de Ning-pó, o qual em 1549 teve sorte egual ao de Liam-pó, escapando de 500 portuguezes sómente 30 que foram refugiar-se na ilha de Sam-Chau. N'esta ilha e na de Lampacau persistiram até 1544 e depois no porto de Taman, logar que se tornou celebre por ser ali que veio a fallecer, e onde existe o tumulo do apostolo portuguez S. Francisco Xavier, cujo nome é ainda

Os portuguezes na China

hoje um objecto de veneração e um symbolo de admiração e de amor em grande parte do Oriente, e mesmo entre os menos cultos d'aquelles povos. O commercio continuava portanto, mas os traficantes eram sujeitos a grandes exacções por parte dos mandarins e expostos a innumeraveis perigos, o que os fazia almejar pela posse d'um logar seguro, onde pudessem estabelecer o seu entreposto commercial com garantias de estabelidade titulos legitimos de posse e meios de resistencia e de defeza. Foi em 1557 que o seu desiderato tem foi satisfeito; e aqui



CANHONEIRA CHINA
EM MACAU

divergem tambem as opiniões dos chronistas sobre o modo por que os portuguezes se estabeleceram em Macau. Querem uns que, depois d'um grande naufragio havendo solicitado os naufragos um logar seguro onde pudessem acolher-se durante a estação tempestuosa, lhes fora concedida a peninsula deshabitada de Macau; querem outros, e é esta a opinião mais seguida, que o serviço prestado pelas armas portuguezas na perseguição e derrota d'um celebre pirata de nome Chan-si-lau, que infestava todo o golfo chinez, e levava a devastação e o terror a todas as

Fundação de Macau

povoações e terras circumvisinhas, obtivera em recompensa do Imperador a concessão perpetua da pequena peninsula de Macau com a permissão de commerciarem livremente e de poderem mesmo ir a Cantão por occasião das feiras annuaes. Da data, pois, de 1557 é o estabelecimento portuguez em Macau, cuja origem não foi a conquista pelas armas e pela força; mas como que o reconhecimento d'um direito e a recompensa d'um serviço relevante. Foi n'esta pequena peninsula, completamente desabitada, e limitada do norte por uma pequena muralha levantada em 1573 pelos chinas, que dentro em pouco havia de assentarse uma bella cidade, que viria a ser por muito tempo o centro do commercio da China com o resto do mundo. O desenvolvimento da Colonia foi rapido e compondo-se primeiro o seu governo d'um capitão mor da viagem do Japão de nomeação do vice rei da India, d'um capitão de terra da eleição dos habitantes, e de dois dos principaes negociantes de Macau, os quaes formavam uma especie de camara para administrar justiça, e gerir os negocios da Colonia, já em 1583 tinha um senado composto de dois juizes ordinarios, tres senadores e um procurador da cidade, à qual n'essa epocha deram o nome de Cidade do Santo Nome de Deus, em opposição ao que de pagão tinha o seu nome derivado do idolo Ama, e do vocabulo Gau, que significa ancoradouro, d'onde se havia formado o de Amagau

Historia de Macau

ou Amacau, pelo qual aquelle logar era conhecido entre os chinas. Em 1566 foi nomeado primeiro bispo de Macau bispo titular de Nicea e do Japão e patriarcha da Ethiopia D. Leonardo de Sá e por carta de 10 de abril de 1586, firmada pelo vice-rei da India, D. Duarte de Menezes, foram-lhe concedidos os mesmos privilegios de Evora, o que foi confirmado pelos alvarás de 3 de março de 1595 e de 19 de abril de 1596 e por provisão geral de 5 de março de 1643, passada em nome d'El-Rei pelo vice-rei da India Conde d'Aveiro

O primeiro governador com o titulo de Cabo de Guerra de Macau. Foi nomeado por carta regia passada em Goa em nome de Filippe II em 28 de novembro de 1615, recaindo aquella nomeação em D. Francisco Lopes Carrasco: e em 1622 teve o titulo de governador e capitão Geral de Macau o conde de Vidigueira, D. Francisco da Gama. Finalmente, de 1835 para cá o governador da provincia de Macau e Timor passou a ter o tratamento de enviado extraordinario e ministro plenipotenciario de S. M. F. junto á China, Japão e Sião*. Desde a nomeação de Thomaz Rosa para ministro na China e do tratado que se seguiu, deixou o governador de Macau de ser ministro.

* O Porto de Macau por Adolfo Loureiro

As auctoridades Chinas

O imperador da China tenha o titulo de Tien-tse (Filho do Ceu) ou Hwangti (imperador amarello) e era a primeira auctoridade civil militar e espiritual. Cada ministerio tinha dois ministros um china e outro mandchu. O ministerio dos estrangeiros tem o nome de Tsungliyamen. Nas provincias governavam os vice reis - Tsungtu - com ampla liberdade. As auctoridades tinham o nome de Kwan e distinguiam-se as suas cathegorias pelas bolas nos chapeus que eram de baixo para cima, de coral, azul claro, azul escuro, christal de rocha, brancas e douradas. A palavra Mandarin deve provir da palavra mandar e foi dada às auctoridades pelos portuguezes. Não é conhecida entre os chinas. É da classe dos letrados que saem as auctoridades sendo tida em pouca consideração a carreira das armas. Os titulos são vitalicios e não são herdados. A religião é uma mistura do antigo fetichismo com as lições do philosofo Kungfutse (Confucius): à esta religião pertencem o imperador, os altos funccionarios e os letrados. Temos ainda o philosofo popular Laotse que fundou a seita de Tao e o budhismo importado da India, religião de Fo. Vinte milhões de chinas são Mahometanos, mais de um milhão Catholicos e uns cem mil protestantes. A lingua china é a mais simples que existe; pois compõe-se só de palavras monosyllabicas, sem distincção entre genero, substantivo, verbo, etc. A significação das palavras depende da sua collocação na phrase o que torna a lingua muito difficil para os estrangeiros

A lingua China

e não pouco para os nacionaes. A lingua china fallada compõe-se de varios dialectos tão differentes entre si que muitos chinas se não entendem uns aos outros já me referi ao facto de em Shanghae eu ter servido de interprete entre os chinas sem saber china! Fallava inglez com os de Shanghae e portuguez com os creados de bordo que só conheciam o dialecto de Cantão. As classes mais illustradas fallam a lingua da côrte conhecida por dialecto mandarim. A lingua escripta compõe-se de milhares de caracteres que

LORCHA

tem significações differentes segundo a sua collocação na phrase. Os chinas escrevem com um pincel que collocam ao alto e com tinta da China conhecida entre nós por tinta de Nankin. É curioso que quasi todos os chinas sabem escrever e ler melhor ou peior. Vimos a gente mais pobre como por exemplo os filhos das tankareiras irem todos os dias à escola e vir para bordo estudar as lições o que faziam lendo em voz alta maximas de bon

fucios, etc. Em Hongkong e n'outras cidades do litoral os europeus fallam com os chinas uma mistura de inglez, china, portuguez e malaio a que chamam "pidjun english"
A moeda china é a sapeca. É uma moeda circular com uma abertura quadrada no centro e tendo n'uma das faces caracteres chinêzes. É composta d'uma liga de cobre zenco estanho e chumbo. Cada enfiada de 100 sapecas tem o nome de "mas" e cada 10 "mas" tem o nome de "tael". O tael corresponde a cerca de 34 grammas de prata. As transacções fazem-se em geral com prata a pezo, barras de 50 taels para os grandes pagamentos ou fragmentos de patacas mexicanas para os pequenos. Em todas as lojas ha balanças em geral de braços desiguaes para fazer pagamentos. Correm as patacas mexicanas em toda a costa e como os differentes commerciantes lhes vão pondo os seus carimbos adquirem a forma concava e acabam por se devidirem em fragmentos. Tambem para os grandes pagamentos se usa de folha de ouro - ouro papel - authenticada pelos ourives ou bancos.
Os chinas são habilissimos commerciantes e em geral muito honestos, mais do que os japonezes. N'esta epocha os principaes bancos no Japão eram por este motivo chinas. Os bancos

Regresso dos navios

chinas dão bom juro sobre os depositos em geral 10 a 15 por cento ao anno.
Deve-se aos chenas a descoberta da agulha magnetica, da imprensa, da ceramica e de muitas outras industrias. Na epocha em que cheguei à China considerava-se este paiz muito atrazado e como não tendo acompanhado os progressos da civilisação. Em todo o caso certos habitos que ali vi foram mais tarde adoptados na Europa. Lembro-me de dois: a adopção da carne de porco na alimentação dos doentes, e o uso de todos os convidados para os casamentos darem um presente aos noivos.

Não sendo necessarios tantos navios na estação da China começaram estes a retirar saindo primeiro a "Bartholomeu Dias". Aconteceu então um facto curioso que foi quererem os officiaes ficar em Macau, uns por lá ter familia outros por estarem para casar, ao contrario do que se dava nas outras estações navaes d'onde sempre tinham pressa de sair.
No dia 16 de Janeiro de 1888 fui mandado passar à "Tamega" para seguir n'este navio para Lisboa como immediato. A junta de saude que me observou foi porem de opinião que fosse para Lisboa n'um paquete sem fazer

serviço e por isso resolvi seguir com o comandante da Rio Lima que tambem regressava á Europa. Decidimos fazer a viagem por leste atravessando o Pacifico, os Estados Unidos em caminho de ferro e o Atlantico. Faziam-nos um desconto de 20% por sermos officiaes de marinha e a viagem de Hongkong a Londres custava 210 mil reis o que era muito barato. Tinhamos tambem o direito de escolher a linha de caminho de ferro em que desejavamos atravessar a America e a linha de vapores em que preferiamos atravessar o Atlantico.

No dia 30 de janeiro fui a Hongkong no vapor da carreira "Kui-Kiang", afim de comprar o meu bilhete e preparar-me para a viagem.

A 10 de fevereiro passei novamente para a canhoneira "Rio Lima" afim de seguir para a Europa na primeira oportunidade.

Ia deixar Macau pela segunda ou terceira vez e onde só vinte e dois annos mais tarde devia voltar. Tinha em Macau passado alguns annos da minha vida, tinha ali muitos amigos, gostava d'aquella Estação naval e por isso deixava a China com saudade do bom tempo ali passado

Distancias

Canhoneira "Rio Lima"

9 viagens a HongKong Singapura, Colombo, Goa Bombaim, Mormugão Colombo, Soerabaya, Manila Hong Kong Shangha, Tien-tsin	11.600
Tientsin a Chifu	260
Chifu a Nagasaki	520
Nagasaki a Kobe	382
Kobe a Yokohama	382
Yokohama a Yokoska	12
Yokoska a Yokohama	12
Yokohama a Kobe	382
Kobe a Nagasaki	282
Nagasaki a Shanghae	470
Shanghae a Hong Kong	870
Hong Kong a Macau	40
Macau a HongKong e volta	80
	15.392

vapor "London"

Londres a Lisboa — 1.040

vapor "Irraouaddy"

Marseille a HongKong — 7.961

vapor Kui-Kiang.

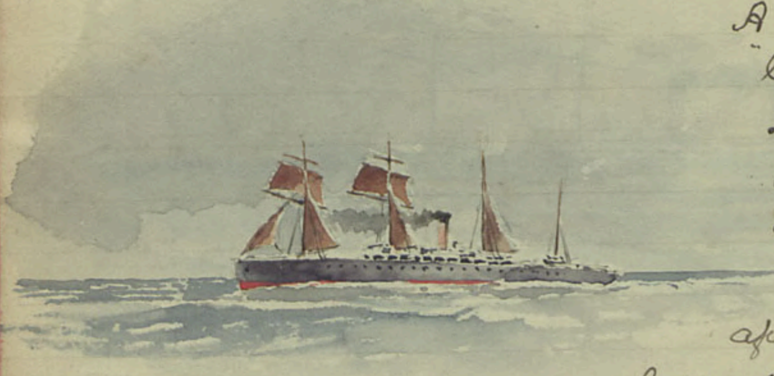
Viagens entre Macau e HongKong — 40

"OCEANIC"

No dia 20 de fevereiro de 1888 saímos de Macau para Hong Kong no vapor da carreira "Kiu Kiang". Em Hong Kong fomos Rafael de Andrade e eu, para a bonita casa do nosso Consul Romano onde ficamos hospedados. Ao meio dia de 22 partimos de Hong-Kong para S. Francisco da California com escala por Yokohama abordo do vapor inglez "Oceanic" pertencente à Companhia Occidental & Oriental, de que era commandante John Metcalfe. O "Oceanic" era um vapor de 2448 toneladas pertencente à "White Star Line" e que estava por esta fretado à Occidental e Oriental, assim como o "Gaelic" e "Coptic". Foram

O "Oceanic"

dos primeiros vapores com a primeira classe à proa e com um comprimento que n'aquella epocha (1871) era considerado exagerado em relação à boca e que muitos julgavam perigoso. Por isso foram estes navios ao principio denominados "Bibby coffins". Bibby foi o architecto naval que planeou este genero de navios



A elle pertenceram o "Castilian" "Oporto" e "Lisbon" que durante muitos annos navegaram entre Liverpool e Lisboa sem se terem afundado. Encontramos fora do porto vento NE de moncão e ceu encoberto e seguimos ao longo da costa. O machinista Brandão tambem deixou Hongkong em caminho para a Europa no mesmo dia que nós abordo do "Yang-tze" das Messageries Maritimes. No dia 23 conservou-se o mesmo tempo: ao meio dia tinhamos o farol de Chapel pelo travez de bombordo.

23 de fevereiro	L = 22°.53'	Long 118°.14'	Dist. 255'	
24 " "	L = 25.58	Long 122.14	" 251	mar de vaga
25 " "	L = 27°.37	Long 126.3	" 227	Ceu limpo N bonançoso
26 " "	L = 30.16	Long 131.22	. 321	WNW duro
27 . "	L = 33.33	Long 136.27	. 326	Bom Tempo

No dia 28 pelas 6 horas da manhã fundeamos em Yokohama onde estavam dois navios de guerra russos

Em Tokio

o cruzador inglez "Leander" e a canhoneira americana "Monocacy"
Entrou no porto o nosso conhecido "Iraouaddy". Fui a Tokio
visitar os Loureiros e voltei à tarde dormindo em
casa do nosso vice consul Pereira. Durante a noite senti
a louça e vidros a bater e a casa a tremer. Era um
tremor de terra como na manhã seguinte tive occasião
de observar no scismografo. Muita gente no Japão
pertence a Sociedade Scismografica e tem scismografos
em casa como nós na Europa temos barometros ou
thermometros. No dia 29 de fevereiro fui abordo do
"Oceanic" buscar o Rafael de Andrade e de tarde fomos
para Tokio. Fomos ao baile no Ministerio dos Es-
trangeiros "Rokumeiquan" e ali dancei com varias
senhoras, entre ellas a princeza Yomakura e a
marqueza de Rumasima. Sendo o dia 29 de fevereiro
"leap year's day", seguiu se o costume inglez neste dia
de serem as senhoras que
iam convidar os homens
para dançar. Achei
que tanto as japonezas
como os japonezes que
estavam vestidos á
europea pareciam
ridiculos. Pedi ao
nosso consul um
papel com a morada
do nosso v.consul em

ABORDO DO "OCEANIC"

Atravez do Pacifico

Yokohama escripta em japonez para entregar ao cooli do Riksha quando chegasse à estação do caminho de ferro. Apesar d'esta precaução ou porque o papel estivesse mal escripto ou porque o japonez o não soubesse ler, tivemos ás 2 horas da manhã e com neve a caír, de andar a bater a varias portas nas ruas de Yokohama antes que encontrassemos a casa do vice consul. Escusado é dizer que apanhamos varias descomposturas dos individuos que vinham abrir as portas. No dia 1 de Março fomos a Tokio e na agradavel companhia das bonitas filhas do nosso consul passeamos pela cidade e fomos ver o novo palacio do Mikado que já descrevi. A' noite voltamos para Yokohama onde o vice consul Pereira nos offereceu um jantar seguido de concerto. No dia 2 ficamos em Yokohama. Pelas 10h da manhã do dia 3 saimos do porto em direcção a S. Francisco começando a mais comprida travessia que tenho feito sem tocar em porto algum — 4546 milhas pelo circulo maximo. Estiveram abordo a despedir-se de nós o Captain Glass do "Monocacy", Pereira e Fonseca. Eramos abordo 27 passageiros de 1ª classe e bastantes de 3ª quasi todos emigrantes chinas que iam augmentar a colonia china de S. Francisco da California, já muito numerosa e pouco sympathica aos americanos que não vêem com bons olhos virem ali trabalhar estrangeiros por um salario ridiculamente baixo

COM O GERAL DE OESTE
NO NORTE DO PACIFICO

Entre os passageiros de 1ª classe iam um oficial da marinha mercante ingleza, capitão do porto de Hong Kong, duas sympathicas americanas de Los Angeles, dois missionarios francezes etc. com quem pouco a pouco fomos travando relações. Depois de sair do porto de Yokohama e passar o Canal de Uraga entramos no Pacifico o maior mar do mundo e assim denominado por Fernão de Magalhães em consequencia de na sua celebre viagem de navegação à roda do mundo, ter durante uns 100 dias, desde a Terra do Fogo até às Filippinas, tido em 1521 ~~tido~~ bom tempo. Balboa tinha-lhe em 1513 dado o nome de Mar do Sul nome porque durante muitos annos foi conhecido entre os maritimos. A sua superficie é d'uns 161 milhões de Kilometros quadrados e as profundidades variam desde uns 4.000 metros ou menos na parte nordeste, até

5.000 a 6.000 perto do archipelago de Hawai e 8.514 uma das maiores profundidades em 44°.55' de latitude norte e 152°.26' de longitude leste.

Latitude e Longitudes

4 março 1888	Lat: 37°.22'	Long 144°.38'	Dist 292'	navegando pelo circulo maximo
5 " "	: 39.40	149.17	258	
6 "	: 40.31	155.44	306	neve, entramos no geral de oeste pannos largo
7 "	: 41.51	162.49	330	vaga e balanço Tempo de melhor appa-
8 "	: 42.36	169.40	307	rencia, ceu mais limpo vento oeste
9 "	: 43.21	176.37	309	passamos 180° de longi-
9	43 50	176.32 W	299	tude, repetimos o dia
10 "	: 43.56	169.35	301	
11 "	: 43.56	162.40	299	
12 "	: 43.56	155.20	317	Sudoeste sujo
13 "	: 44.8	147.27	340	SSW rijo e chuva
14 "	: 43.26	138.54	379	Noroeste duro, a me-
15 "	: 41.18	131.45	342	lhor singradura (15:8)
16 "	: 39.1	126.4	294	vento N. Ceu limpo

a 187 milhas de Golden Gate, entrada de S. Francisco

A viagem de Yokohama para S. Francisco pelo circulo maximo atravessa a região dos geraes de oeste e tem tambem a seu favor as correntes maritimas a começar pelo Kurosiwo nas costas do Japão. A temperatura media é de 13° mas como estavamos no inverno tivemos quasi sempre temperaturas inferiores sentindo bastante frio no nosso camarote que era no promenade deck. No dia 6 tivemos neve e pouco depois entravamos no geral de oeste que aproveitamos

largando panno
no dia 9 que
era uma sexta
feira passamos
o meridiano de
180 graos e tive-
mos de repetir
a data. Dois
dias 9 de março
duas sextas feiras
seguidas o que fazia

SUDUESTE RIJO E CHUVA
12 DE MARÇO 1888

com que os missionarios que vinham a
bordo estivessem em duvida sobre se deveriam jejuar
os dois dias seguidos. A mudança da data nem
sempre se faz nos 180°. Ao principio varias ilhas do
Pacifico tiveram datas differentes segundo os seus
descobridores vinham de leste ou oeste. Assim as
Filippinas descobertas por Fernão de Magalhães que
veio de leste tiveram até fins de 1844 a mesma
data do que as Americas. No mar porem a
mudança de data tem de ser feita ao passar
o meridiano de 180° por causa dos calculos astro-
nomicos. No dia 9(2) vimos um madeiro a fluctuar
a unica coisa que tinhamos até então observado
Fiquei admirado quando no dia 10 me foram con-
vidar para jogar o cricket. Tinha jogado muito o
cricket quando era novo, a maioria das vezes no

Cricket abordo

Campo Pequeno, onde hoje existe a praça de toiros e não podia imaginar como se jogaria abordo. O pessoal de bordo arranjou um cesto cheio de bolas feitas de fio alcatroado, collocou-se uma rede á amurada para evitar tanto quanto possivel que as bolas fossem ao mar, e jogamos um arremedo de cricket no conv avante da ponte. No dia 15 avistamos uma barca, o unico navio que vimos durante esta longa travessia.

UM MADEIRO
A UNICA COISA QUE VIMOS
9 DE MARÇO

Pelas 5 horas da manhã do dia 17 fundeamos na bahia de S. Francisco, o melhor porto das costas occidentaes das duas americas e sem duvida um dos melhores do mundo. Estava nevoeiro como é vulgar ali acontecer. Traziamos 24 dias de viagem de Hong Kong e 14 de Yokohama de modo que todos os passageiros estavam como era natural anciosos por desembarcar. Preparamos nos para desembar e já estavamos com coco na cabeça e bengala na mão quando nos vieram dizer para irmos ao salão onde se reuniam os passageiros de 1ª classe. Chegados ao salão um individuo vindo de terra começou um discurso por "Ladies and gentlemen" e disse Havendo suspeitas de grassar uma epidemia de bexigas em Hong Kong, resolveu a Junta de Saude que

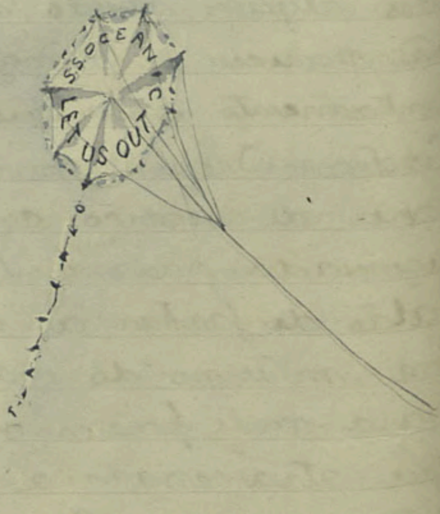
Chegada a S. Francisco

Os passageiros do "Oceanic" fizeeram 15 dias de quarentena rigorosa. Caso se dê algum caso durante a quarentena ter se ha de contar novos 15 dias e por isso se propõe que os passageiros de 1.ª classe sejam separados dos de 3.ª para que um caso que se dê entre estes não vá prejudicar aquelles. De accordo com a companhia a que pertence o "Oceanic" os passageiros de 1.ª classe vão ser transferidos para o "Eastern Oregon" e os de 3.ª para o "Capital". Não nos constava que em Hong Kong houvesse bexigas, não tinha havido caso algum abordo, de modo que esta quarentena não pareceu a ninguem rasoavel e foi um desapontamento com que não contavamos. O vapor Eastern Oregon para que passamos era um vapor de serviço costeiro tendo o pavimento superior reservado para a 1.ª classe, ao centro a sala e salão de jantar, às amuradas os camarotes e por fora em torno do navio uma varanda. O "Capital" para onde foram os chinas era um ferry dos que atravessam a bahia de S. Francisco, entre esta cidade e Oakland, d'onde partem as linhas de caminho de ferro atraves do Continente.

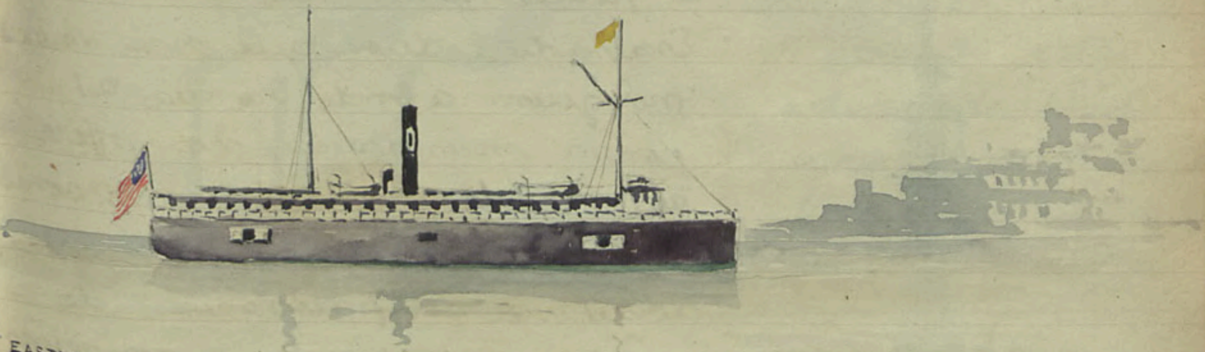
Uma quarentena extraordinaria!

"CAPITAL"

Saidos os passageu de bordo do "Ocean foi este navio atracar ao ca e descarregar. A tripulação não teve quarentena, a não ser o immediato que foi commosco para bordo do "Eastern Oregon". O medico vinha abordo todos os dias saber da saude dos passageiros. Nunca vi quarentena tão extraordinaria! Felizmente as despezas corriam por conta da companhia não sendo prejudicado o nosso orçamento. Começaram a apparecer abordo as bonitas flores e fructas da California semelhantes às de Portugal. Quinze dias no meio da bahia de S. Francisco, depois d'uma longa viagem desde Hong Kong era uma grande massada. O immediato o capitão do porto de HongKong e eu resolvemos fazer um papagaio para fazer subir aproveitando o vento que



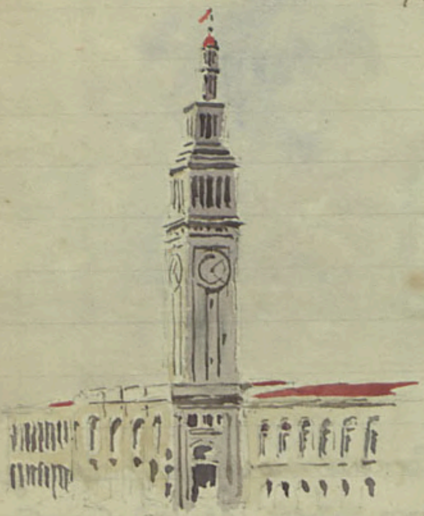
O PAPAGAIO



"EASTERN OREGON"

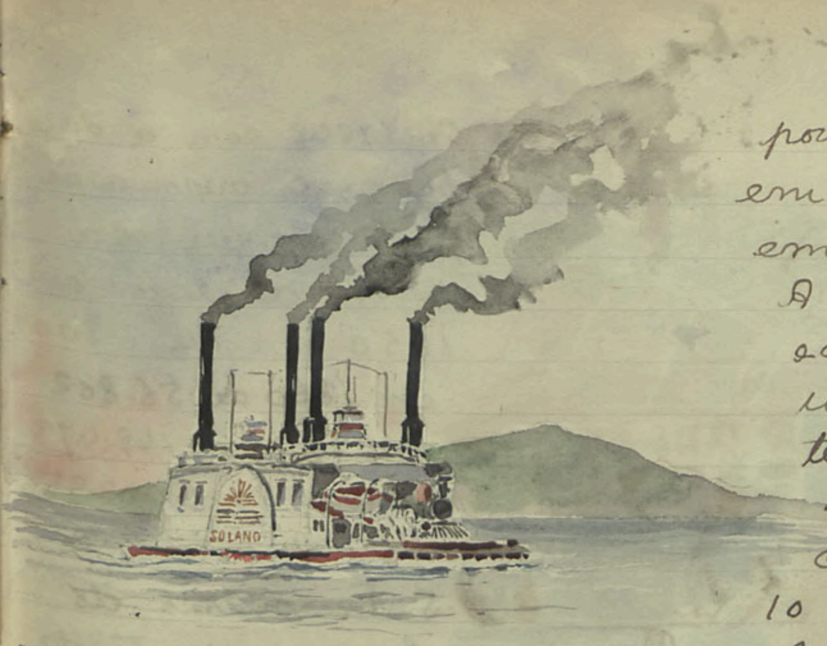
"quasi todos os dias soprava. Escrevemos no papagaio "S.S. Océanic" e LET US OUT para ver se a junta de saude nos deixava mais depressa gozar da liberdade. Tivemos um torneio de xadrez onde não fiz muito má figura. e fizemos uma poule apostando sobre a distancia a que estava a ilha de Yerba Buena ou Goat island. Nomeou-se uma comissão composta do immediato, do capitão do porto de Hong Kong e de mim: medimos varios angulos com o sextante e collocamos o ponto na carta pelo methodo dos segmentos capazes. O passageiro que ganhou a poule offereceu á noite um "claret cup". Tinhamos vindo para bordo do "Eastern Oregon" no dia seguinte á nossa chegada a S. Francisco isto é, no dia 18 pelas 5 horas da tarde. No dia 20 organisamos um baile para o qual convidamos os membros da junta de saude

S. Francisco



TORRE DA ESTAÇÃO DOS FERRIES
S. FRANCISCO

que poderiam ter visto como nos estavamos bem de saude e a pouca rasão da quarentena. Escusado è dizer que não veiu ninguem abordo. No dia 21 porem mandaram nos offerecer ir pelo Canadá, mas como a "Canadian Pacific" não acceitava os passageiros de nada nos servia a concessão. Começaram a apparecer abordos as bonitas flores e bellos fructos da California. S. Francisco em abreviatura "Frisco", cidade dos cem outeiros, ou Rainha do Pacifico è a maior cidade do Estado da California e o principal porto commercial das costas ocidentaes das duas Americas. Està situada em 37° 49' de latitude norte, isto é n'uma latitude que não chega a differir um grau da de Lisboa. Eis um dos motivos pelos quaes ali se dão todos os fructos e flores de Portugal. Faz-se vinho imitando os vinhos da Europa e lá me offereceram vinho da Madeira - da California! A temperatura media é de 13°,2 um pouco inferior à de Lisboa (15°,6) mas as variações são menores sendo a media de Janeiro 10°,1 e de Julho 14°.6. A chuva, 600 millimetros é um



pouco inferior a que
em media cahe
em Lisboa (700^{m})
A cidade está
edificada sobre
uma lingua de
terra com 48
Kilometros de
comprido e uns
10 de largo. É
limitada a leste
pela magestosa
Bahia de S. Francisco
que tem 70 kilometros
de comprido e
até 20 de largo, e
ao norte pelo canal
"Golden Gate" que dá accesso à bahia que tem
1½ Kilometro de largo. Ao longo da bahia existe
um caes com certa de 2½ Kilometros de comprido
ao qual podem atracar para descarregar
os maiores navios. A primeira povoação foi
fundada em 1835 com o nome de Yerba Buena
e perto da Missão S. Francisco de Dolores edificada
em 1776 por frades franciscanos. Em
7 de julho de 1846 passou a California da
posse do Mexico para a dos Estados Unidos.

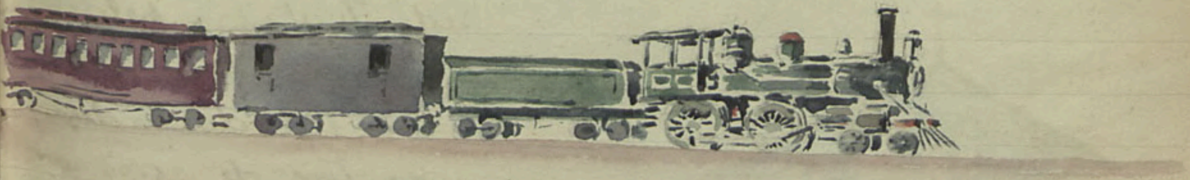
"SOLANO"
"Ferry" que conduz o comboio atravez do Estreito de Carquinez, de Porto Costa a Benicia. Comprimento 129 metros boca 35^{m} calado dois metros - Deslocamento 3.600 toneladas As rodas tem 9 metros de diametro Pode conduzir 48 wagons de mercadorias ou 24 de passageiros

Fim da quarentena

INTERIOR D'UM PULLMAN CAR

Em 1848 com a descoberta do ouro a população que era de 500 duplicou, em 1850 era de 3.500 em 1860 de 56.802 em 1870 de 149.473 e em 1880 de 233.956 Em frente de S. Francisco do lado opposto da bahia encontram-se as cidades de Oakland Berkeley e Alameda que estão ligadas com ella por magnificos "ferries" que transportam milhares de pessoas por dia e são dos melhores do mundo. A estação dos "ferries" è um enorme edificio com uma alta torre que tem de notavel o ser dos poucos edificios que não cairam por occasião do abalo de terra em 1906.

No dia 30 de março às 8 horas da manhã fomos levados a reboque para o caes onde desembarcamos. As bagagens foram levadas para um barracão afim de serem abertas e verificadas pela Alfandega e ali tiraram tudo que estava dentro para cima d'um



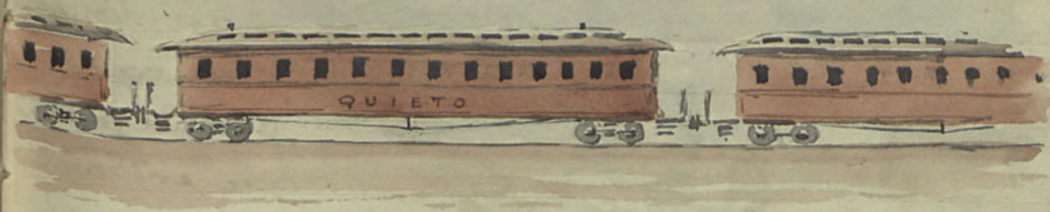
balcão sujo o que para mim pouca differença fazia, mas a senhoras que tivessem bons vestidos seria muito desagradavel. Com as baldeacões partoram a minha mala. Saidos da Alfandega fomos alojarmos no Palace Hotel o maior hotel que até então tinha habitado. Depois de bem installados fomos ao escreptorio da Burlington route que tinhamos escolhido para atravessar a America situado em Montgomery Street e ali se encarregaram de enviar a nossa bagagem maior para o Hotel Marton que nos fora aconselhado em Nova York. "Check the luggage" como aqui se chama consiste em pagar meio dollar e receber uma ficha de latão. Feito isto não è mais preciso pensar na bagagem que vamos encontrar no nosso quarto á nossa chegada. É o ideal da simplicidade. A cidade è accidentada e como meio de conducção havia então o "cable tramway" ou funicular, que constituia uma novidade. Fomos ao parque de Golden Gate e ao Cliff onde existe uma grande colonia de phocas

MISSÃO DOLORES - S. FRANCISCO
FUNDADA EM 1776

A minha mala tinha sido tratada pela gente da Alfandega com tal delicadeza que tive de comprar outra nova mais resistente. Só trazia uma mala maior visto que a bagagem grossa tinha por nós sido mandada de Hong Kong para Londres directamente por mar.

Depois de ver o que é possivel d'esta cidade em dois dia partimos de S. Francisco no dia 1 de abril para emprehender a interessante viagem através da America, assim descripta no prospecto da "Burlington Route" linha que escolhemos por ser a mais interessante:
"Atravez do Novo Mundo n'um Pullman car!
"Tres mil e seiscentas milhas - tão longe como de
"New York a Copenhage ou de Londres ao Congo
"- n'um palacio com rodas! Atravez dos estados
"sendo cada um delles um Imperio! Atravez
"das vinhas e dos pomares da California, dos
"dos vastos campos de trigo e milho do fertil val
"do Mississipi; atravez dos tristes desfiladeiros da

Partida de S. Francisco



PULLMAN CARS

"grande serra Nevada, e passando na divisoria
"continental entre as ainda maiores muralhas
"naturaes e despenhadeiros: atravez dos bonitos e
"ferteis vales onde circumdada de montanhas e
"regada por um segundo Jordão se encontra a
"nova Zion dos modernos habitantes de Sodoma
"construida sobre as ruinas do setimo manda-
"mento; atravez de cidades cujo desenvolvimento
"commercial constitue uma das maravilhas do nosso
"tempo; ao longo das margens d'aquelles grandes
"lagos onde existe metade da agua doce do
"mundo, e onde um granducado allemão ou
"o principado de Galles representariam o tamanho
"d'uma ilha rasoavel; e passando perto da unica
"Niagara do Mundo e ao longo das margens
do Rheno Americano".

Partimos de S. Francisco para Okland às 8 horas
da manhã n'um dos magnificos ferriés que
fazem o serviço atravez da bahia ligando as
duas cidades. São grandes barcos de rodas com
machinas de balanceiro, tendo o pavimento
superior destinado aos passageiros, e o inferior

CASTLE GATE UTAH

aos carros
carroças e
carruagens
que entram
pela popa e
saem pela proa
Os ferries tem a
popa egual á
proa, e andam
em cada travessia
n'uma direcção:
Atracam sempre de
proa a uma especie de estacaria em forma de
V á qual a parte de vante se adapta perfeitamente
A proa que tem bastante largura liga-se à terra
a um caes fluctuante, e os carros desembarcam
com a maior facilidade. Emquanto atravessa-
mos a bahia e vemos desapparecer as casas e
as torres da grande cidade, vamos nos recordan-
do da sua historia. Visitada primeiro pelos
navegadores portuguezes Cabrillo em 1542 e pelo
inglez Drake em 1578, chegaram ali dois seculos
mais tarde os missionarios Franciscanos.
Menos de um periodo egual a uma geração
viu os mexicanos sacudirem o jugo da hespanha
para terem de submetter ao dos Estados Uni-
dos. A descoberta da minas de oiro, deu logar

Os Pullmans cars

a uma emigração para ali de cerca de um quarto de milhão de homens, que com a soffregidão da posse da desejada fortuna se expozeram e soffreram as privações que a viagem para ali então representava. Gente de todas as nacionalidades affluiu então à California e e os proprios soldados desertavam em massa para ali. Pessimos elementos tornaram durante annos perigosa a vida n'aquella região e só pouco a pouco se conseguiu que dominasse a ordem e a lei.
Chegámos à ponte de Oakland que tambem serve de Estação de Caminho de ferro e ali nos esperava o comboyo composto de salões sleeping e dining cars., etc.
Pode dizer-se que o comboyo só tem primeira classe. Os passageiros que reservam logares no Pullman sleeping car, pagando de 2 a 3 dollars por dia, servem-se do sleeping que só à noite é transformado em camas descendo dos lados do tecto os beliches superiores e transformando-se os assentos que servem de dia para os passageiros, em camas inferiores. As divisorias são feitas com cortinas transversaes e longitudinaes. Nos extremos da carruagem existem os lavatorios, w.c., fogões para aquecimento, etc. Toma conta de cada carruagem

ROYAL GORGE
GRAND CANON COLORADO

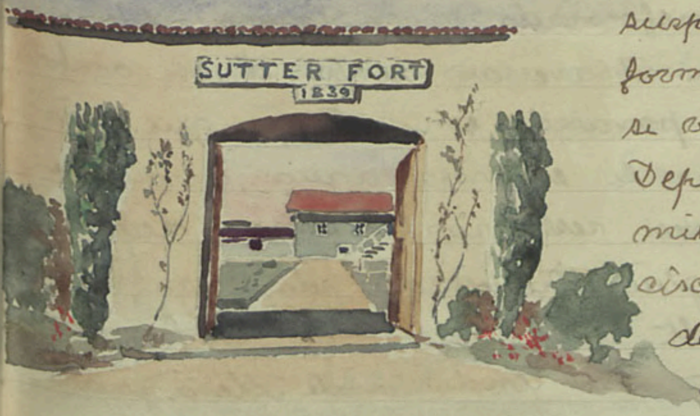
Pullman, "sleeping car" ou simplesmente "sleeper" um guarda geralmente negro, que engraxa as botas, fornece toalhas etc. e a quem se dá uns 25 cents de gratificação por dia. As refeições no "dining car" custam geralmente de 75 cents a um dollar. Lembrei me um dia de ir tomar cha a estes "dining cars" e teve de pagar um dollar o que achei caro mas quando observei que achava caro disse me o creado it is all right Sir, one meal, one dollar.

Em algumas estações ha buffete onde se pode comer um pouco mais barato do que no wagon restaurante. Ao passo que em hespanha se prevenem os viajantes no caminho de ferro da partida do comboyo por gritos de "senores viajeros al tren" toques de campainha e apito, em França com "embarquez messieurs"

O comboyo no ferryboat

les voyajeurs s'il vous plait! e em Inglaterra com all aboard! com as respectivas campainhadas e apitos, nos Estados Unidos apenas dizem "all aboard" começando o comboyo a andar e ficando em terra quem não está com attenção ou é tolo!
O comboio segue mais ou menos ao longo das margens da bahia durante 28 milhas até chegar ao estreito de Carquinez que atravessa no "ferry" "Solano" de Port Costa para Benicia
Este "ferry" com 3.600 toneladas de deslocamento era n'esta epocha considerado o maior do mundo.
Pode transportar d'uma só vez 48 wagons e 2 locomotivas em quadro ordens de rails. Existe abordo um "bar" onde fiz a asneira de comprar uma garrafa de whisky de sociedade com o nosso companheiro de viagem capitão do porto de Hong Kong o qual durante a primeira noite a bebeu quasi toda. O comboyo depois de desembarcar seguiu a sua marcha através do val do Sacramento que atravessamos em diagonal n'uma distancia de 75 milhas tendo occasião de ver como são grandes e variadas as culturas d'esta parte da California
Depois de grandes campos de cereaes seguem-se

enormes vinhas e pomares. Este estado que em menos de quarenta annos produziu ouro no valor de 250 milhões de libras alem de muita prata e chumbo, fornece trigo bastante para metade da população de Inglaterra, quarenta milhões de arrateis de lã, 23 milhões de gallões de vinho e milhares de carradas de magnificas fructas.
Pelas 2h da tarde, paramos e estivemos duas horas reparando uma mola da locomotiva. As locomotivas americanas reconheciam se facilmente nesta epocha, pelas chaminés em cone invertido, devido a queimarem lenha, pelo "boggie" ou jogo dianteiro de quatro rodas destinado a evitar os descarrilamentos nas curvas muito apertadas que então se encontravam nas linhas ferreas da America, pelo "cow catcher" na frente da machina destinado a affastar o gado que se atravessava na via, pelo sino que não se usa na Europa, e pelas poderosas caldeiras que lhes permittem subir rampas superiores ás adoptadas na Europa.
A principio os caminhos de ferro americanos foram construidos com a maior economia e rapidez evitando-se os tuneis e obras de arte á custa de grandes rampas e curvas de pequeno raio. Na Royal Gorge no Colorado para evitar ter de cortar uma rocha muito du



FORTE SUTTER SACRAMENTO

Construido pelo suisso Sutter fundador da cidade de Sacramento em 1839 e descobridor das minas de ouro da California

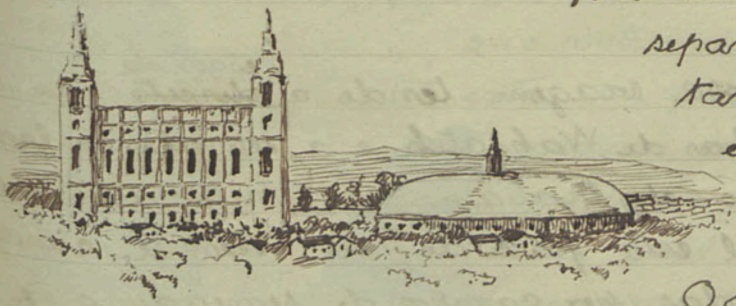
construiu-se uma ponte suspensa por uma viga em forma de V invertido, como se vê no desenho.
Depois de percorrer 89 milhas a partir de S. Francisco chegamos à cidade de Sacramento, capital do Estado da California. Sacramento comparada com S. Francisco é uma pequena cidade mas é curioso que só em 8 estados da União se da o caso de ser a capital, a cidade mais populosa
Durante a noite atravessamos a Serra Nevada pela Donner Pass, n'uma elevação de 2.146 metros sobre o nivel do mar. Quando amanheceu estavamos já na vertente oriental da serra. Passamos alguns tuneis e "snow sheds" que são uma especie de tuneis de madeira construidos sobre a via na encosta das montanhas para evitar que seja obstruida pela neve que n'estas serras cahe em grande quantidade. Apesar do Estado de Nevada ter tambem produzido metaes preciosos a sua apparencia fas um grande contraste com a California. Tem a apparencia d'um verdadeiro deserto, com a aridez, areia e até miragens

Territorio de Utah

É possivel que com uma bem feita irrigação venha a ser mais tarde transformado n'um terreno fertil não é porem difficil de atravessar dentro d'um confortavel Pullman car e parando em estações que são verdadeiros oasis onde se encontram agua, arvoredo e flores, junto aos passaveis restaurantes. Uma das curiosidades d'esta região atravessada pelo caminho de ferro é o rio Humboldt que depois de ter percorrido umas 380 milhas não tendo onde desaguar desapparece na areia à vista dos passageiros dos comboyos. Depois de percorrer umas 460 milhas atraves do Estado de Nevada entramos no territorio de Utah onde existe o lago Salgado, (Salt lake, Salt lake City, e onde se estabeleceram os Mormons. A differença entre um territorio e um Estado consiste em que os territorios não tem representantes no Senado, o seu delegado na camara dos Representatives não tem voto, e o Governador e altos cargos são da nomeação do Presidente em vez de serem eleitos pelo povo, como nos varios Estados. Setenta e cinco milhas depois de passar a fronteira de Nevada, avista-se o mysterioso grande lago Salgado (Great Salt lake) que continuamos a ver durante umas cem milhas. Uma hora mais tarde chegamos a Promontory Point onde em 10 de maio de 1869 se ligou o primeiro caminho de ferro transcontinental. Assentou-se o ultimo rail sobre

Os Mormons

travessas de madeira da California e foi cravado com rebites de ouro e prata. Quando aqui passamos não havia vinte annos que se tinha ligado com o resto do mundo por caminho de ferro esta magnifica região separada por altas montanhas cobertas de neve e por um deserto de 500 milhas.

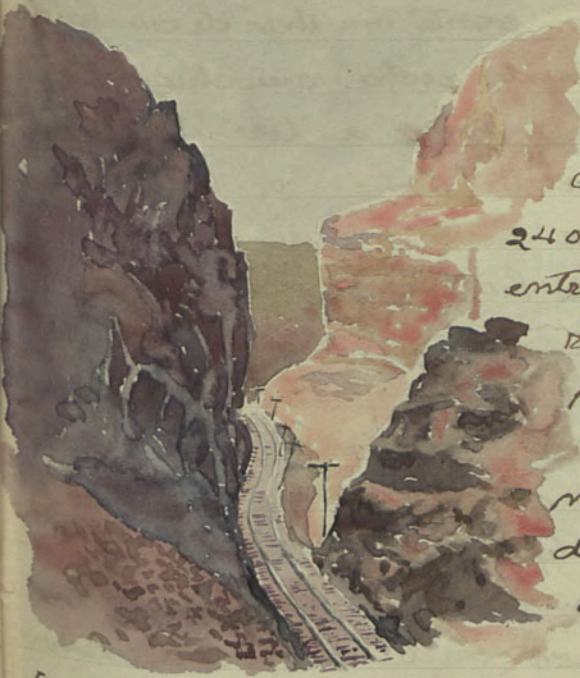


TEMPLO MORMON
SALT LAKE CITY

A chegada a Ogden 833 milhas de S. Francisco, constitue a primeira etape da nossa viagem atravez da America. Adiantamos os nossos relogios uma hora por entrar na segunda das tres zonas horarias em que estão divididos os Estados Unidos. De Ogden a Salt Lake City são 36 milhas. Salt Lake City é sobretudo notavel por ser a sede da seite religiosa dos Mormons, fundada em 1820 por Joseph Smith e que consiste n'uma mistura de Bouddhismo, Islamismo, Judaismo, e Christianismo. Smith e seu irmão Hiram foram presos e assassinados em 1844 em Carthago no Illinois e o seu successor Brigham Young estabeleceu em 1852 o preceito da polygamia. O Tabernaculo em Salt Lake City, é um grande edificio ~~circular~~ eleptico com 21 metros de altura, cuja capula sustentada por 44 columnas é uma das maiores que existem: tem

capacidade para 13 pessoas - O pulpito collocado n'um dos focos da elipse da-lhe optimas condicções acusticas. O templo custou cinco milhões de dollars, é de granito branco e tem seis torres sendo a mais alta de 64 metros: Nella se encontra um figura do anjo mormon Moróni.
Continuamos a nossa viagem tendo à ~~direita~~ esquerda as pittorescas montanhas de Wahsatch e à direita o lago Salgado. Por meio de trabalhos de irrigação conseguiu-se tornar fertil esta parte do Paiz. Veem-se casas de Mormons cercadas por campos de semeadura e pomares que se estendem pelo valle fora e nas estações do caminho de ferro vem creanças com cabazes vender morangos, amoras, maçãs, etc. Vamos nos agora aproximando d'uma das maiores, senão da maior cordilheira de montanhas do mundo. Temos de passar tres grandes barreiras, onde o caminho de ferro tem de passar em altitudes de 2.275 metros. 3.307^{m} e 2.204^{m} e n'outras tem de seguir pelos enormes "canons" que constituem uma das curiosidades das Montanhas Rochosas. Attinge-se a primeira barreira em Soldier Summit, noventa milhas a leste de Salt Lake City. O panorama apesar de muito pittoresco não se compara com o que em breve vamos observar. Pouco mais de uma hora depois de começar a primeira descida depara-se com uma das mais extraordinarias formações de terreno - Castle Gate.

a entrada ocidental do Price River Canõn. Consiste em duas grandes rochas de forma quasi geometrica, de cor encarnada, e tendo uma 240 metros de altura e outra 150 entre as quaes existe uma ravina onde passa uma pequena torrente, ao lado da qual ha apenas o espaço necessario para uma linha de rails. N'alguns pontos o comboyo para para que os passageiros possam bem observar a grandiosidade



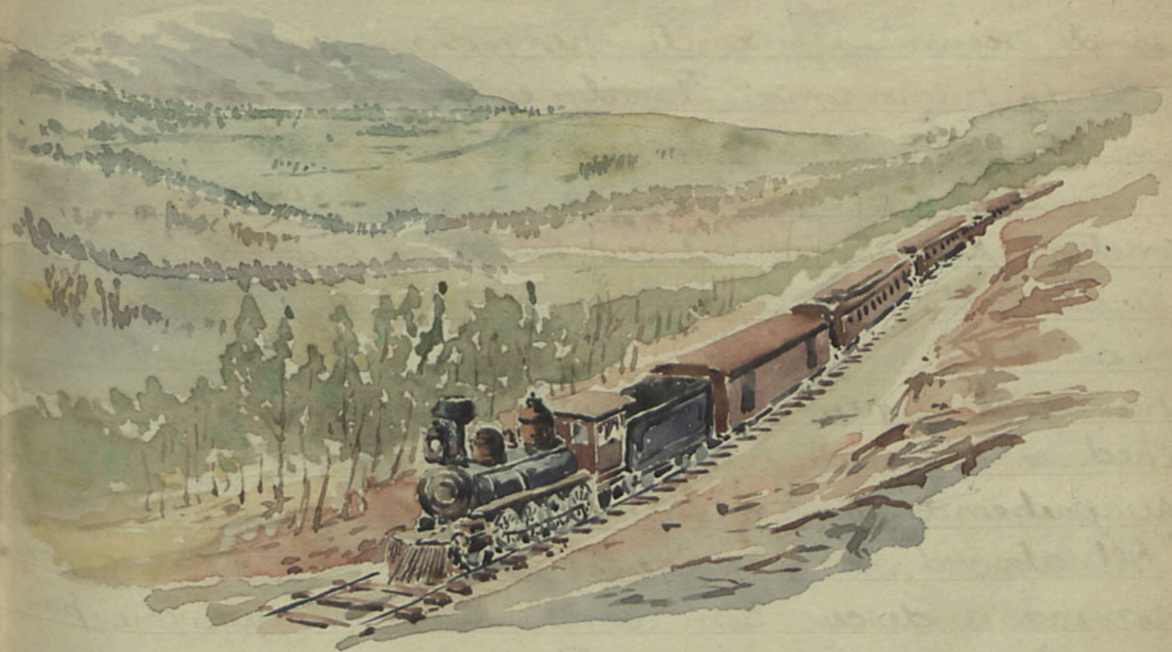
ENTRADA DO PORTAL DO GRAND RIVER CAÑON COLORADO

e a belleza do panorama. Por causa do desabamento d'uma trincheira estivemos tres horas parados á espera que se desempedisse a via. Esta região não è habitada e todos os trabalhos teem de ser executados com o pessoal dos comboyos. Depois de passar por entre muitas ravinas e precipicios entre os quaes a linha ferrea serpenteia n'estes "canons", desemboca-se finalmente no val do Green river, cujas aguas reunidas à do Grand river formam cincoenta milhas mais abaixo o conhecido rio Colorado. Na manhã seguinte fomos acordados pelo guarda do Pullman car que tem o nome de "Porter" e é como de

A subida das Montanhas.

costume preto, para ver o Black Canõn de Gunnison um dos mais notaveis. Tem vinte milhas de comprido e estende-se entre montanhas de rocha que chegam a ter 600 metros de altura: sobre a torrente impetuosa, que ~~corrente~~ cavou entre rochas o canal por onde passa. Uma das vistas mais importantes d'este Canõn é a agulha de Currecanti (Currecanti Needle) enorme monolitho de granito que está situado a meio da garganta e entre os postes das 322 e 323 milhas para oeste de Denver. Com os atrazos que tivemos só depois das 11 da manhã chegamos à Estação de Gunnison, onde deviamos parar às 7½. Começa em Sargent a subida das Montanhas Rochosas uma das mais importantes subidas em caminho de ferro que existem e talvez a parte mais interessante d'esta viagem atravez dos Estados Unidos. O comboyo divide-se em dois e cada metade é reboccada na subida por duas poderosas locomotivas de dez rodas conjugadas que

CURRECANTI NEEDLE
BLACK CANNÕN



MARSHALL PASS COLORADO

começam a subir para a Marshall Pass. A rampa vae pouco a pouco augmentando, chegando-se a subir 220 pés por milha ou seja 1 em 24, isto é mais de 4 por cento. O barulho que fazem as locomotivas dá idea do esforço que é necessario para arrastar os comboyos pela rampa acima. A linha é muito sinuosa e de vez em quando vê-se a outra metade do comboio na encosta e por baixo de nós movendo se em sentido opposto ao nosso. Passamos trincheiras abertas na rocha, montes de arvores deitadas abaixo, e à medida que subimos mais, montes de neve e "snow sheds" por dentro dos quaes passamos como que n'um tunnel. Tem-se pena que estes

Marshall Pass

só de vez em quando permittam que se veja o lindo panorama. Finalmente pára o comboyo no meio d'um "snow shed". Estamos na parte mais elevada da linha, em Marshall Pass 3.307 metros sobre o nivel do mar. É curioso que tivesse ido em caminho de ferro ao ponto mais alto em que até então estivera. Os passageiros apeiam-se do comboyo, saem do snow shed e durante alguns minutos desfructam o surprehendente panorama. Em breve o Porter grita "All aboard", os passageiros embarcam e o comboyo começa a descer com uma prudencia que me parece pouco americana. Paramos para jantar n'uma estação. Devido ao atrazo que trazemos passamos ná noite do dia 3 o Gran Cañon e Royal Gorge de Arkansas. Tenho pena porque segundo dizem é dos mais grandiosos e imponentes, especialmente na parte de leste, onde a torrente que segue ao longo da linha entre altas montanhas as quaes difficilmente ali deixam entrar a luz do sol. Seguindo em direcção a Denver passamos Cañon City onde existe a Penitenciaria do Estado de Colorado e quarenta milhas mais adiante Pueblo uma antiga cidade hespanhola. Se quizessemos visitar o celebre Monte Pike's Peak teriamos de ficar na estação de Colorado Springs. O atrazo que trazemos fez

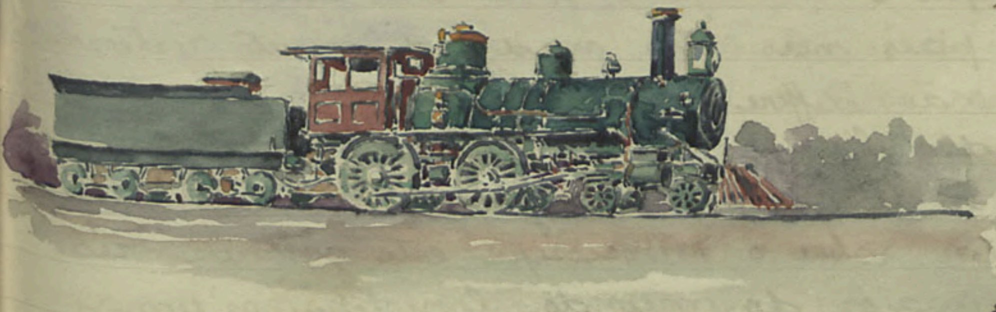
com que perdessemos o comboyo em que deviamos partir de Denver, o que deu logar a ficarmos em Denver até ao seguinte. Denver é uma das cidades do oeste mais notaveis pelo seu rapido desenvolvimento. Em menos de 15 annos a população cresceu de 4.000 a 75.000. Visitamos a Opera que n'esta epocha era

PIKES PEAK
4333 metros

considerada o mais rico theatro depois da Grand Opera de Paris e lembra me que me fez impressão a riqueza das madeiras de que é construida. Denver é o centro da industria mineira do Estado de Colorado e possue muitos fornos para tratamento e redução do minerio. Podem adquirir-se amostras dos minerios de toda esta região montanhosa, mas é preciso cuidado em não ser enganado por isso que os objectos de phantasia, taes como ancoras, cruzes etc. são fabricados na Allemanha e provavelmente com material que não saiu das Montanhas Rochosas. Vamos agora percorrer as 1025 milhas que separam Denver de Chicago, atravessando os tres Estados: Nebrasca, Iowa e Illinois.

Região de cereaes

Tem esta região de notavel o grande e rapido desenvolvimento agricola, as cidades que cresceram de repente, os dois grandes rios que a atravessam de norte a sul, e a admiravel cidade de Chicago. O aspecto é completamente differente d'aquella a que estavamos acostumados desde a nossa saida de S. Francisco. Desappareceram no horisonte de oeste as grandes montanhas e o comboyo segue n'uma planicie regada pelo rio Republican, conhecida por Republica Valley. É um dos pontos onde se crea mais gado. A monotonia do panorama apenas é modificada pelos grupos de casas de habitação que se veem de longe em longe e pelas poucas arvores que crescem ao longo dos cursos d'agua. Ao longo da linha ferrea vão se edificando futuras cidades que já teem bancos egrejas de varias religiões e escolas que pelo menos pelo seu aspecto exterior deixam envergonhadas velhas cidades da Europa. Só o milho d'uma colheita no Estado de Nebraska precisaria para ser transportado um comboyo de mercadorias com 2.000 milhas de comprido, ou carros puchados por cavallos que formariam uma procissão á roda do globo. Estamos nos approximando da região do grande Missouri, mas antes de o atravessar seguimos durante algumas milhas ao longo d'um dos seus afflu-



entes, o rio Platt que tem um curso de 450 milhas mas que è tão baixo

LOCOMOTIVA AMERICANA

e tem um leito tão variavel que não pode ser aproveitado para navegacão. Depois de percorrer 538 milhas a partir de Denver chegàmos ao Missouri que atravesamos sobre uma bella ponte com uns novecentos metros de comprido d'onde se podem observar as suas aguas lodosas e turbulentas. A ponte, de ferro, tem cinco vãos, os dois maiores de 402 pès e os outros tres de 204. O volume das aguas do rio è em media de 750 000 gallões por segundo; passado porem o mez de junho este volume diminue muito e quem sobre elle passa difficilmente acreditaria que durante mezes è navegavel para grandes navios atè 2.500 milhas acima d'este ponto. Passado o rio, que constitue a linha divisoria dos Estados de Nebraska e Iowa chega-se a Pacific Junction em cuja estação è ligado ao comboyo um salão restaurante (dining car) vantagem que teremos para o resto da viagem

Atravessamos o Mississipi

até New York. Pouco se vê do Estado de Iowa por isso que o comboyo o atravessa durante a noite. O paiz não tem nada de muito interessante e não differe muito da parte norte do Estado de Illinois que se passa no dia seguinte. No dia 6 de manhã chegamos á cidade de Burlington sobre o Mississipi, este grande rio talvez o maior do mundo. Constitue n'uma extensão de 365 milhas o limite oriental do Estado de Illinois. assim como o Missouri forma o seu limite occidental, durante 364. Atravessamos o rio sobre uma magnifica ponte com seis vãos de 250 pés, um de 200, e um de 175, alem d'uma parte movel com 362 o que prefaz um total de 2.237 pés. As aguas do Mississipi não descem na estiagem tanto como as do seu affluente Missouri, e as suas margens são muito arborisadas o que o torna mais pittoresco e interessante. De Burlington a Chicago são 206 milhas de terrenos ondulados e n'um grande desenvolvimento agricola. começado ha cerca de trinta annos. Veem-se grupos de arvores junto ás habitações esbranquiçadas dos lavradores, ou aos armazens vermelhos onde os ricos labradores guardam os cereaes provenientes das enormes colheitas. Vamos nos approximando d'uma das mais

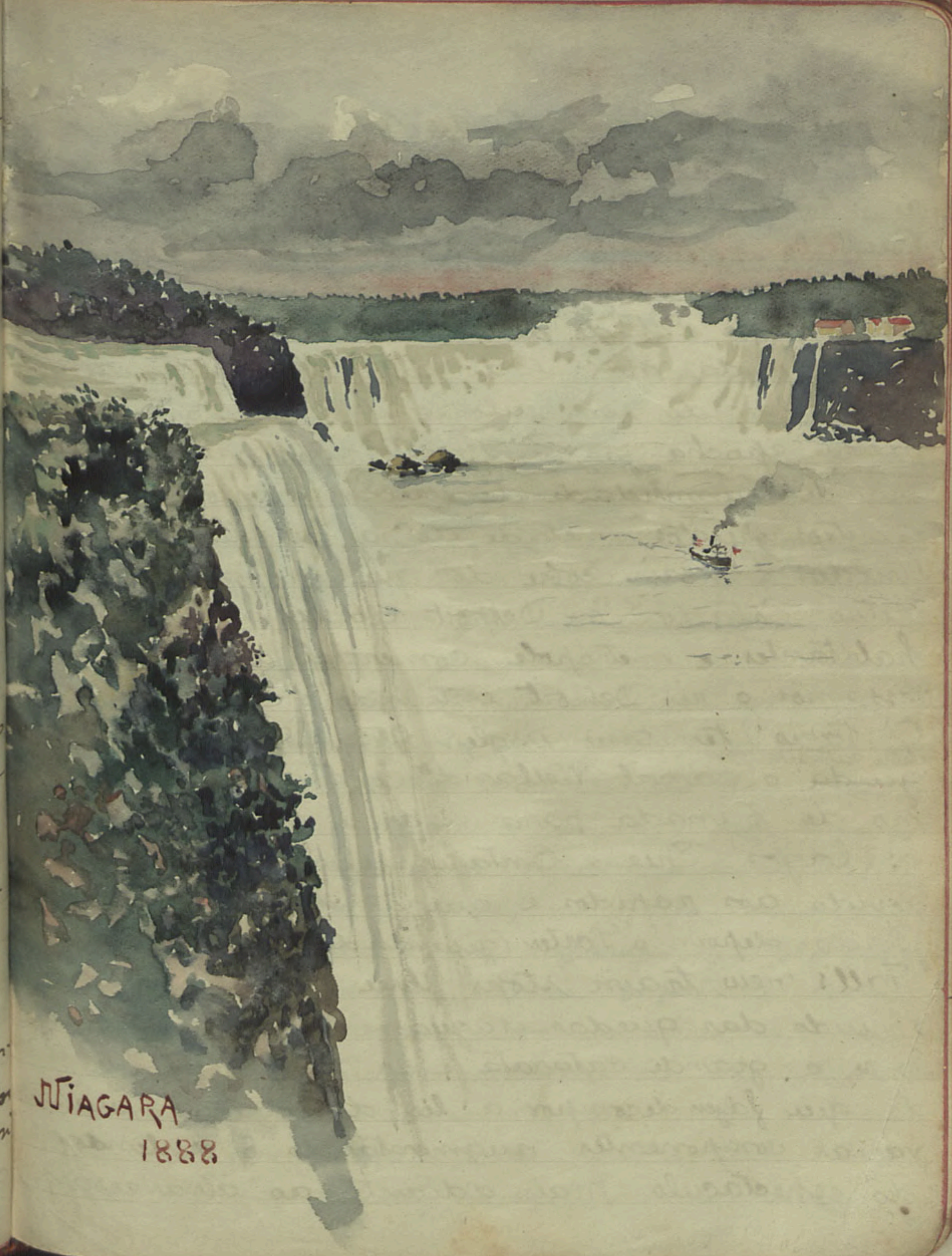
Chicago

extraordinarias cidades americanas e pouco a pouco
vão apparecendo indicios d'um grande centro de
população. No começo do seculo passado, existia
ali apenas um pantano inhabitado pelos colo-
nos europeus. A palavra Chicago é proveniente do
rio Checaugau onde em 1673 appareceram pela
primeira vez individuos da raça branca, os
francezes Joliet e Marquette. Em 1804 edificou
o governo o forte Dearborn cuja guarnição
foi em 1812 massacrada pelos indios, e em
1830 apenas existiam quinze casas com cem
habitantes. O crescimento foi d'uma rapidez
espantosa sobretudo depois de estabelecidas as
communicações por caminho de ferro. Em 1837
havia 4170 habitantes, em 1850 29.963, em 1860
112.172, em 1870 – 298.977 e em 1880 – 503.304
Em 1890, isto é dois annos depois de ali passar-
mos tinha subido a população para 1.099.850
Em 1871 e 1874 houve grandes incendios o pri-
meiro dos quaes destruiu 17450 casas. Os
principaes productos de Chicago são cereaes,
gado, sobretudo suino, e madeiras. Só n'um dos
estabelecimentos de conservas de carne estavam
empregadas 5.000 pessoas e produziam-se vinte
e cinco Toneladas de chouriços por dia! Um
porco é morto, limpo, espicado e posto prompto a
cosinhar em 35 segundos! A cidade é

No Grand Pacific Hotel

quasi plana e de 1 a 6 metros de altitude sobre o nivel do lago Michigan, ao longo do qual se estende n'uma distancia de 32 Kilometros. A altitude sobre o nivel do mar é de 179 metros. O clima é muito variavel visto que a temperatura oscilla entre 28 graos centigrados abaixo de zero no inverno e 35° no verão. As ruas são rectas e cortam se perpendicularmente, umas correm do norte a sul e outras de leste a oeste. Uma das de mais movimento é State Street que corresponde ao Broadway de New York. O grande lago Michigan tem 540 Kilometros de comprido e 135 de largo, chega a ter 275 metros de profundidade; tem 1.200 Kilometros de margens e 61.906 Kilometros quadrados de superficie. As cidades mais importantes nas margens do lago são Chicago e Milwaukee. A agua gela no inverno e degela em Abril.

Quando no dia 6 chegamos a Chicago fomos para o Grand Pacific Hotel. Tinhamos ido esperar a uma estação antes de Chicago Miss Rachel Thomas, a americana do Rafael que nos tinha deixado na India. O hotel era muito bom no genero do Palace Hotel de S. Francisco, com quartos de banho juntos a quasi todos os quartos e podendo-se escolher o American plan isto é, tudo comprehendido, ou comida à parte.


NIAGARA
1888

De Chicago a Buffalo

Fomos á noite ao Theatro da Opera, onde não nos encantou o que ouvimos. No dia 7 de março ás 8 horas da noite partimos de Chicago para Buffalo passando as margens do lago Michigan e em seguida durante algumas milhas atravez do Estado de Indiana. Entramos em seguida no Estado de Michigan que foi declarado sem valor em 1842, mas que n'esta epocha já era muito rico produzindo grande quantidade de cereaes, muitos pecegos e outros fructos, metade do sal usado nos Estados Unidos e mais cobre do que em qualquer outro Estado. Em Detroit, cidade d'uns 150.000 habitantes e metropole comercial do Estado atravessamos o rio Detroit entrando na Provencia de Ontario; territorio inglez. Atravessamos já perto da ~~em se~~ celebre catarata ~~queda~~ o canal Welland construido pelo Governo do Canada para ligar a navegação entre os lagos Erie e Ontario, d'antes impossivel devido aos rapidos e quedas d'agua do Niagara. Pouco depois o "Porter" (guarda do comboyo) annuncia "Fall's view, train stops three minutes". Ouve-se o ruido das quedas d'agua e dentro em pouco vê-se a grande catarata e as nuvens de humidade que fazem decompor a luz do sol nas suas varias componentes augmentando o esplendor do espectaculo. Mais adiante ao atravessar

o rio sobre a ponte (Cantilever Bridge) ainda se tem uma melhor vista da cataracta. Chegamos á cidade de Buffalo ás 3.50 da tarde e as 4 partimos para Niagara onde chegamos ás 4.45.

Tomamos uma carruagem

NIAGARA CANTILEVER BRIDGE

e dirigemos nos para Prospect Park junto á parte americana da grande catarata. A catarata do "Niágara" (trovoada das aguas) ha muito conhecida dos naturaes do paiz foi pela primeira vez descripta em 1678 pelo padre franciscano Hennepin da expedição de La Salle. Os indios de Seneca sacrificavamlhe todos os annos a sua mais bonita rapariga que ali era lançada dentro d'uma canoa enfeitada com flores. O rio Niagara liga os lagos Erie e Ontario, e tem n'uma extensão de 58 kilometros uma differença de nivel de 100 metros. No forte Erie em Buffalo, onde começa tem 1.200 metros de largo: dez kilometros mais abaixo

Catarata do Niagara

O rio divide-se em dois formando a Grand Island, e reunem se de novo 15 Kilometros mais a jusante. As aguas começam desde então a correr com mais rapidez e no fim de 7 Kilometros formam a grande catarata entre a cidade americana Niagara Falls e a povoação canadiense Clifton. A ilha de Goat divide a catarata em duas partes. A americana com 300 metros de comprido e 50 de altura e a pertencente ao Canadá 915 de comprido e 48 de alto. A parte canadiana tem o nome de Horseshoe Fall por ser em forma de ferradura. A catarata do Niagara é sobretudo importante pela massa dágua avaliada em 425.000 metros cubicos por minuto; dos quaes nove decimos caem na parte do Canada. A queda produz grandes massas de espuma, nuvens de vapor e um ruido que se ouve a milhas de distancia. A rocha calcaria que forma a catarata vae-se gastando pouco a pouco, 0,82 m por anno, segundo as medidas desde 1842 a 1879, de modo que se pode calcular que d'aqui a 40 mil annos a queda estará deslocada para o lago Erie. Logo a seguir à catarata o rio estreita tendo uns 90 metros de largo e corre entre rochas com uns 100 metros de altitude sobre a agua. Grandes remoinhos com consideraveis differenças

de nivel d'agua formam o chamado Whirlpool. Depois de observarmos o grandioso espectaculo que se disfructa de Prospect Park, à beira da parte americana da queda atravessamos a ponte que conduz a Goat Island d'onde vimos a Horseshoe falls e os rapidos que precedem as quedas d'agua. Em seguida descemos no elevador que conduz à parte inferior da catarata d'onde se formou uma especie de grande caverna construida pela natureza na rocha. Ve se diante de nós o grande lençol d'agua que cae constantemente, e nesta occasião o espectaculo ainda era mais bello devido a existencia de grandes blocos de gelo.

Por não nos podermos demorar deixamos de navegar em frente da catarata no pequeno vapor "Maid of the Mist" destinado aos touristes.

Seguindo ao longo do rio vimos os Whirlpool Rapids, que só uma embarcação em 1861 conseguiu passar e onde morreu afogado em 1883 o celebre nadador, o capitão Webb. A ponte do

Ao longo do rio Hudson

caminho de ferro, do systema "cantilever", pertencente ao Michigan Central Railroad tem 274 metros de comprido e 74 de alto, e pouco afastada d'ella encontra-se a ponte suspensa que tambem liga as duas margens. Depois de termos visto do Niagara o mais possivel no pouco tempo à nossa disposição partimos novamente para Buffalo as 8 30 onde tomamos o comboyo para New York. Entramos nas linhas do New York Central e Hudson River Railroad Company. depois de ter passado pelo Central Pacific, Denver and Rio Grande, Union Pacific e Chicago Burlington and Quincy. A viagem de Buffalo a New York City, umas 440 milhas faz-se toda atravez do Estado de New York, o mais rico e povoado de toda a União, passando pelas cidades de Rochester Syracusa e Albany, esta ultima capital do Estado, e por muitos campos agricolas de varias culturas, lindas casas de habitação, fabricas, etc. Durante 135 milhas a linha ferrea segue ao longo do rio Hudson entre um terreno montanhoso e interessante. Veem-se do comboyo passar no rio os magnificos vapores de rodas que fazem o serviço entre New York e Albany e a bem situada escola Militar "United States Military Academy of West Point. Chegados a Speuyten Duyvil o comboio dirige-se rapidamente

para leste e
perde-se de
vista o rio.
Apparece a
ponte - Harlem
bridge - e o
termino do
caminho de
ferro elevado, do
L como lá se chama.
Estamos em New York.

West Point
RIO HUDSON

São 11 horas e meia da manhã.
Oito dias e tres horas foi o tempo que levamos a atravessar a America contando com as paragens em Chicago e no Niagara, esta ultima bem pequena. Por muito confortaveis que sejam os "Pullman Palace Cars" chega-se a New York farto de caminho de ferro. Tomamos uma carruagem e dirigimos nos para o Hotel Martin, um hotel francez na nona rua 9th street onde tivemos a satisfação de ir já encontrar a nossa bagagem nos quartos que nos eram destinados. É um hotel modesto mas onde se cosinhava bem. Nos nossos quartos situados n'um dos ultimos andares tinhamos proximo às janellas um cabo para nos salvarmos em caso de incendio. Depois de nos instal-

Em New York City

lavamos no Hotel e lunchado, fomos à agencia da Cunard line para tomar logar para Liverpool no vapor "Etruria". Era este então o melhor dos que faziam carreira para a Europa. Descemos o "Broadway" a principal rua de New York que tem uns 30 Kilometros de comprido e onde nos primeiros 5 Kilometros a partir do mar se concentra um movimento espantoso. Passamos pelo City Hall edificio em estilo Renascença com a frente de marmore branco construido em 1812; atravessamos a Wall Street que apenas tem de notavel o ser o centro do comercio, motivo pelo qual se diz que os americanos passam a vida a ganhar dinheiro em Wall Street para gastar na Fifth Avenue que é a rua mais chic onde vivem os millionarios. Depois de arranjar um camarote no "Etruria" com dois logares para mim e para o Rafael fui até ao Battery Park situado na parte sul da cidade, sobre o mar. É um parque com uns 8 hectares de superficie, construido no local d'uma antigo forte, d'onde se podem observar os navios que entram e saem do porto. Fui em seguida ao correio. General Post Office, installado n'um edificio de estylo Renascença construido em 1876, para ver se tinhamos ali cartas de Lisboa. Regressei então ao Hotel situado em University place nº 19 esquina da rua onze. A' noite fomos ao bonito theatro do

Casino situado no Broadway, esquina da rua 39, vir a opereta Herminie. Como em Londres as salas

NEW YORK

de espectaculo são luxuosas e commodas e a mise en scene è muito bonita. No dia 10 de março choveu não permittindo que fossemos passear pela cidade. A noite fomos a uma caffe e acompanhamos o nosso companheiro de viagem Letherbarow àbordo do vapor Britannic" da White Star Liné no qual seguiu para Liverpool. No dia 11 fui ao consul Lima e depois pela ponte pensil visitar o Arsenal de Marinha de Brooklyn. A ponte era então considerada umas das maravilhas do mundo e è ainda hoje uma das maiores pontes suspensas que existem. Foi construida entre 1870 e 1883 pelo allemão Robling e custou 15 milhões de dollars. Està o taboleiro 41

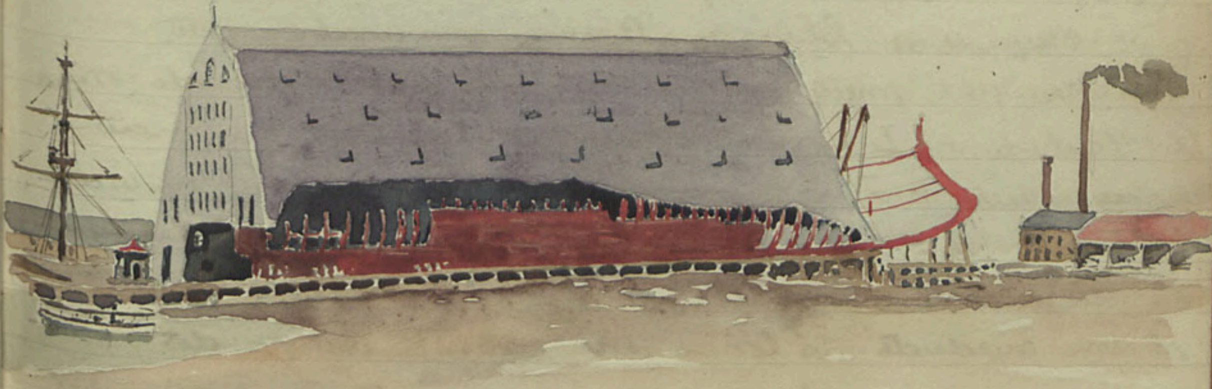
A ponte de Brooklyn

metros sobre o nivel das aguas do East River, tem 26 metros de largo e o comprimento total da ponte è de 1826^{m}. O vão è de 486. Em cada uma das margens existem torres de granito com 83 metros de alto às quaes prendem quatro grossos cabos de arame de aço de 16 pollegadas que sustentam o taboleiro. No meio da ponte existe um passeio elevado destinado às pessoas a pè tendo por baixo um tramway que faz serviço entre os extremos, e de cada lado existem caminhos destinados às carruagens, e outros vehiculos. A ponte prolonga se por dois ou tres quarteirões do lado de New York e quando começa a atravessar o rio já vae ao nivel dos quintos andares das casas. È linda a vista do meio da ponte e não è necessario ser engenheiro ou architecto para admirar esta obra arrojada e gigantesca. A cidade de Brooklyn que foi fundada em 1625 por Wallonen chamou se primeiro Breuckelen e depois Brookland. A partir de 1776 depois da batalha de Long Island, esteve durante seis annos na posse dos inglezes. Actualmente faz parte da cidade de New-York. Devido a possuir perto de 500 igrejas foi lhe dado o nome de "City of Churches". Depois de atravessar a ponte dirigi me para o Arsenal de Marinha que desejava visitar mais por curiosidade do que como objecto de estudo pois n'esta epocha a marinha de guerra Americana estava decadente e pouco ali poderia

aprender. O Arsenal de Brookly é quem executava as reparações nos navios da "North Atlantic Squadron". Tinha um navio deposito para recrutas e pessoal dos navios que desarmavam, quartel para os "Marines" (Infanteria de Marinha), e officinas de reparação e carreiras onde trabalhavam uns mil operarios.
O arsenal dista cerca de meia milha da ponte e o acesso faz-se por umas ruas estreitas.
Cheguei ao portão onde estava uma guarda de sargento e uma sentinela a passear e não me foi difficil entrar logo que disse quem era. No Arsenal não havia então segredo que os estrangeiros não pudessem ver e apenas detinham

O Arsenal de Brooklyn

as pessoas suspeitas de irem levar bebidas alcoolicas aos marinheiros ou "marines". N'um plateau do lado esquerdo da entrada existe a habitação do comodore commandant", casa modesta, construida de madeira antes da guerra e cercada de arvoredo. Dá na vista o navio deposito "Vermont", uma antiga nau amarrada à Cob dock. Mais adiante uma porção de peças de artilheria de alma lisa de 9 pollegadas: outras de 15 com tubos estriados no interior, e peças modernas de aço com 8 pollegadas de calibre e 30 pés de comprido. Ali vimos o "Destroyer" de Ericsson, um dos predecessores da guerra submarina e o "Alarm" que não deram os resultados que d'elles se esperavam. Entre estas curiosidades lá estavam dois navios meio construidos que não se acabavam por não haver verba! Existem duas carreiras de construcção cobertas por grandes barracões de madeira. N'uma d'ellas estavam armazenadas uma porção de embarcações miudas dos navios de guerra quasi todas de formas elegantes como em geral são as americanas, e na outra carreira estava em construcção o cruzador couraçado "Maine" que tão celebre mais tarde se havia de tornar dando origem ou pretexto para a guerra com a Espanha. Não cabia dentro do barracão construido certamente para construir as antigas naus e fragatas que eram navios relativamente curtos. O Maine navio de umas

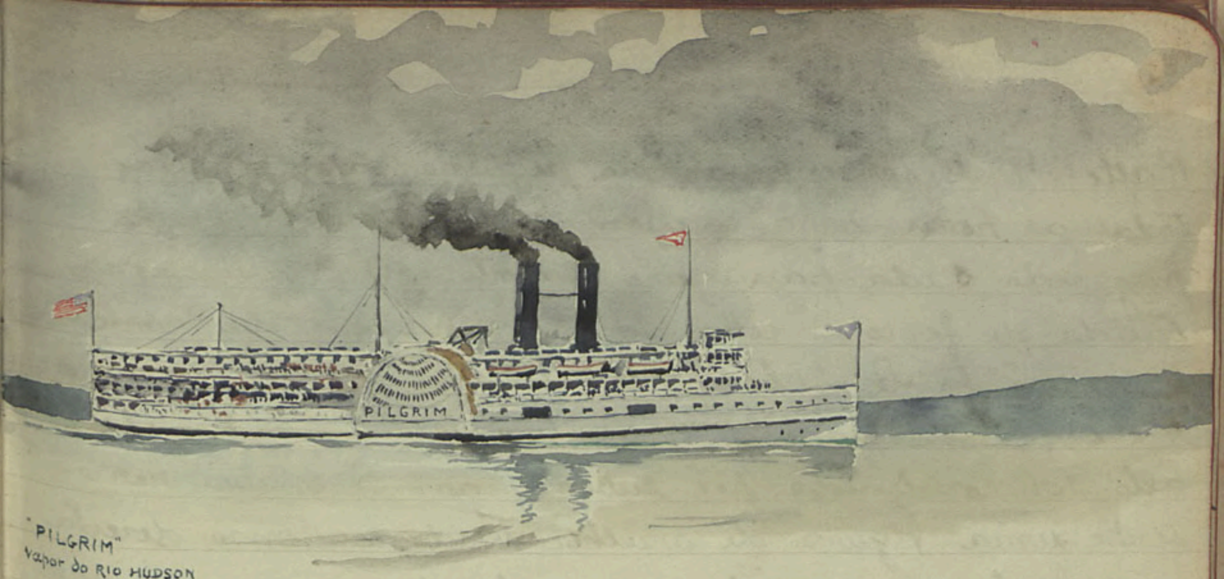


ARSENAL DE BROOKLYN
O "MAINE" EM CONSTRUÇÃO

6.000 Toneladas pertencia ao grupo de navios modernos que n'esta epocha construiam os Estados Unidos. Via-se que o Arsenal acabava as construcções de madeira, e começava a passar pelas mesmas transformações que mais tarde sob a direcção do engenheiro Croneau passou o de Lisboa. Perto do quartel dos Marines estavam amontoadas muitas ancoras, talvez cem, variando os typos desde as ancoras antigas com cepo de Madeira, até as modernas, Martin, sem cepo (Stockless) etc. Só havia no Arsenal uma doca secca construida de pedra mas muito curta para conter os modernos navios de vapor: estava em construcção uma doca de madeira com 500 pés de comprido, o que n'esta epocha se cuidava satisfaria para os maiores navios de guerra. Depois de ver o bastante do Arsenal para fazer idea do seu pouco valor comparado com os Inglezes e italianos que já visitara, voltei novamente pela

O "elevated railway" I

Brooklyn Bridge. para New york. No arsenal de Brooklyn
vi os cruzadores "Chicago" e "Boston" em acabamento
. Em New York metti-me no caminho de ferro elevado (Elevated Railway, ou I) para ir a Central Park, que não
achei muito central visto começar no norte da cidade
a partir da rua 59. O caminho de ferro Elevado
è interessante mas tem varios inconvenientes. Segue
n'um viaducto ao longo das ruas à altura dos primeiros andares das casas que por elle são devassadas
e tira a luz das ruas sem fallar nos pingos de
azeite que caem sobre os transeuntes. As estações estão
distanciadas de entre 400 e 800 metros e teem o typo
de chalets suissos. O acesso faz-se por escadarias. Só
ha uma classe e um unico preço 5 cents (50 reis)
Compra se o bilhete e antes de entrar na plataforma
deita se n'uma caixa - Chopping box - Não ha conductor
para pedir bilhetes e o passageiro pode, querendo andar todo o dia no comboyo pelo 5 cents. O guarda
nas estações, grita o nome da Estação quando o
comboyo chega e o nome da proxima estação quando o comboyo está para partir. É como se vê tudo
quanto ha de mais simples e pratico, dispensando o
mais possivel o pessoal que na America è sempre caro
A entrada principal do parque è no canto Sueste, na
Fifth Avenue. Mede uns 340 hectares tendo 800 metros
de largo e uns 4 Kilometros de comprido. Parte dos
passeios para gente a pé são bem asphaltados, poden



"PILGRIM"
Vapor do RIO HUDSON

passear-se logo depois de chover. Ha avenidas para carruagens e só para cavalleiros, lagos, campos de relva, algumas arvores antigas e todos os detalhes que se encontram n'um parque europeu. Esta collocado neste parque o obelisco que o Khediva Ismaïl Pacha offereceu em 1877 á cidade de New York e que o millionario Vanderbilt fez transportar á sua custa (£20.515). É um monolitho de granito cor de rosa, que Themesis III mandou collocar em frente do templo do sol em Heliopolis no anno de 1580 antes de Christo. As inscripções celebres mandadas gravar no obelisco por Ramses II estão a deteriorar-se devido ao clima tão differente do do Egypto. Destes obeliscos, que foi moda deslocar do Egypto, o que acho asneira, já vi os de Roma, Paris e Londres. Regressei ao Hotel e á noite fomos ao theatro "Bijou Opera House. No dia 12 - de manhã fui ver a Estatua da Liberdade erigida em 1886 na ilha Bedloe á entrada do porto de New York. Em

A estatua da Liberdade

Battery Park tomei logar no pequeno vapor que faz todas as horas uma viagem de ida e volta à ilha pagando cada passageiro 25 cents. A Estatua construida de ferro e cobre foi um presente da França e representa A Liberdade illuminando o mundo A base da estatua é de granito e tem 28 metros de alto. Foi construida por subscripção. A estatua representa uma figura de mulher tendo na mão derecta um facho e na cabeça um diadema, que de noite estão illuminados a luz electrica: tem de alto 46 metros e foi construida segundo os planos do Esculptor Bartholdi de Paris. É a maior estatua que existe e tem 90 metros de altura sobre o nivel do mar
Depois de desembarcarmos na ilha dirigimosnos ao pedestal da estatua e fomos subindo por escadas até à cabeça da Estatua onde ha logar para umas 30 pessoas. Tem como é de suppor uma linda vista, podendo se observar o grande movimento do porto, paquetes que entram e saem constantemente, os bellos vapores do rio, a disposição da cidades de New York, Jersey, e Brooklyn, etc. etc
A estatua é formada de chapas de cobre cravadas com arrebites e consolidadas com uma armadeira de cantoneiras de aço. Foi fabricada em França e armada novamente em cima do pedestal, trabalho bastante arriscado devido a grande altitude a que tiveram de trabalhar os operarios.

REBOCADORES AMERICANOS

Depois de voltar da Estatua da Liberdade fui pela margem do rio Hudson ver o movimento do porto - O rio em frente da cidade tem pouco mais de um kilometro de largo. Os navios atracam a umas pontes perpendiculares á direcção do rio, em geral parallelamente aquellas um de cada lado. Economisa-se assim muito espaço mas a manobra de atracar e largar é difficil quando a maré corre muito e os navios grandes tem de empregar rebocadores para os fazerem girar de 90°. Visitei um dos magnificos vapores que fazem as viagens no rio Hudson entre New York e Albany: o "Pilgrim". Não nos causou grande admiração o typo d'estes barcos pois são semelhantes aos que navegam nos rios da China e entre Macau Hongkong e Cantão São de rodas, com uma grande superstructura destinada ás accomodações dos passageiros e vê-se a meio o balanceiro da machina que em

O "Pilgrim"

geral tem um só cylindro vertical. O Pilgrim que visitamos é um vapor de ferro de 3484 Toneladas construido em 1882 em Chester. Tinha 372 pés de comprido e 50 de boca. A machina da força nominal de 1206 cavallos tinha um só cylindro com o diametro de 110 pollegadas e o curso de 168. As acomodações dos passageiros eram muito confortaveis e luxuosas e a todo o comprimento do navio havia grandes salões. Perto do vapor estava uma carroça a descarregar um caixote e o carroceiro tendo difficuldade em descarregar só o caixote pediu me para o ajudar o que fiz, dizendo para comigo que era um caso que só se daria na America. Fui em seguida abordo do "Etruria" que nos devia conduzir a Liverpool. Era então o melhor e mais veloz dos "greyhounds" do Atlantico e conservava o "blue ribbon" que dentro em pouco tinha de passar para os allemães. O "Etruria" construido em 1884 era um vapor com a tonelagem de 7.718, 501.6 pes de comprido e 57.2 de boca

ESTATUA DA LIBERDADE

"ETRURIA"

O apparelho motor constava d'uma machina compound da força de 12.500 cavallos a maxima força que até então se tinha applicado a um só veio. Apparelhava a barca mas o panno n'estes navios era completamente inutil. No dia 14 de abril pelas 8 horas da manhã largamos da ponte abordo do "Etruria" que conduzia n'esta viagem mais de 300 passageiros. Veio muita gente abordo despedir-se dos viajantes trazendo ramos de flores para as senhoras, muitos abraços e adeus, scenas emfim, para quem tem viajado, muito usuaes. Depois de estar a meio rio, varios rebocadores uns à proa outros à popa do paquete fizeram-no aproar para o lado da barra, começando elle em seguida a mover-se com o impulso da sua poderosa machina. Em poucos minutos passamos a estatua da Liberdade que ficou a

Partida para a Europa

estibordo, entrando pouco depois no canal entre Long Island e Staten Island, (Narrows) que apenas terá dois kilometros de largo. Por bombordo vimos a conhecida praia de banhos de Coney Island, entrando nos canaes da barra e pondo a proa ao barco farol de Sandy Hook. Pelas 10 horas da manhã largamos o pratico. Tempo um pouco enevoado e chuviscos. Saiu comnosco de New York um paquete da mala allemã o qual devido a nossa maior velocidade dentro em pouco nos ficou pela popa. Os tresentos passageiros que comnosco seguiam abordo foram pouco a pouco em grande parte desapparecendo devido ao enjoo apesar do balanço ser insignificante. Fiz a asneira de mandar a minha mala de mão para bordo junto com a mala destinada ao porão, d'onde resultou terem ido juntas para a casa das bagagens. Pedi ao immediato e consegui que me trouxessem para o nosso camarote o meu gladstone bag onde tinha as cousas de toilette, esponja, navalhas etc. O camarote em que fiquei com o Rafael tinha dois beliches e não era

O VAPOR DA MALA ALLEMÃ

O "UMBRIA"
NAVEGANDO PARA NEW YORK

mar: Tinha porem o defeito de passar junto a ella o Tubo por onde se lançavam as cinzas ao mar e pode imaginar-se o barulho de sentir correr cinzas d'umas 300 toneladas de carvão que queimavamos por dia. Foi este o primeiro navio em que viajei illuminado a luz electrica

Latitudes e Longitudes

15 de abril — Lat	40°. 31' N	Long	63°. 25'	Ceu quasi limpo. Bom Tempo, vento á popa	
16 "	" 41° 27'	...	53. 37	Distancia 449'	
17 "	" 43. 46	"	44. 34	" 435	
18 "	" 47. 27	"	35. 14	" 450	As 7h a.m passou por BB o "Umbria" navegando para New York
19 " (Estima) "	49. 50	"	24. 45	" 440	

Estava nevoeiro mas continuamos com a velocidade de 19 milhas. A velocidade media d'este vapor nas viagens entre Liverpool e New York era variavel entre 18·4 e 18·6. Todas as noites depois de jantar fazia-se no "smoking room" uma especie de loteria

Abordo do "Etruria"

em que o numero premiado era o percurso do navio nas 24 horas. Sendo a media de cerca de 450 milhas rifavam se os cem numeros desde 400 a 500. Em seguida um leiloeiro com muito palavriado punha em leilão os differentes numeros e os numeros acima de 500 e abaixo de 400. Quando o numero que apregoava era baixo dizia: o carvão è mau, o barometro tem tendencias para baixar e o primeiro machinista jà me informou que os foguei ros que temos abordo são fracos e inexperientes. Se o numero tinha probabilidades: meus senhores tenho a observar que este numero representa a media das singraduras d'este navio desde que começou a navegar: o tempo mantem se regular de modo que è esta uma boa occasião de ganhar dinheiro. Quando era um numero alto lembrava o bom carvão que estavamos queimando, a experiencia crescente do pessoal da machina, a boa linha d'agua em que ia o navio etc. Estes leilões tinham a vantagem de distrair os passageiros durante parte da noite e proporcionar aos joga dores uma opportunidade de satisfazer o seu vicio. Jogavam se cada noite muitas centenas de dollars. O numero de rotações da helice dava uma idea sufficientemente exacta para se fazer a estima. Entretanto perto do meio dia deitava se todos os dias uma barca de mão

ETRURIA

que dava sempre mais de 18 milhas. Nas 18 milhas tinha a linha da barca um trapo vermelho
Durante a viagem poucas vezes viamos o Imediato ou Comandante a não ser ao longe em cima da ponte. O comandante durante a viagem nunca comeu à meza com os passageiros. A companhia "Cunard" orgulhava-se de não ter perdido passageiro algum abordo dos seus vapores desde que em 1840 iniciara as suas carreiras para a America e o seu pessoal era o mais cuidadoso possivel. O facto dos vapores manterem durante nevoeiro grande marcha é inevitavel dado o empenho das companhias e dos passageiros em fazerem as viagens o mais rapidas possiveis. Pelas 10 horas da noite do dia 20 chegamos a Queenstown na Irlande onde deixamos as malas e alguns pas-

Chegada a Liverpool

sageiros continuando em seguida para Liverpool
N'esta epocha as malas do correio destinadas a
Londres ganhavam tempo desembarcando em Queen-
stown e atravessando o canal da Irlanda nos
bellos vapores de rodas, seguindo depois para Londres
em comboyo expresso. Chegamos a Liverpool no dia
21 pelas 11ʰ da manhã
fundeando fora da
barra por não ter
agua sufficiente
até as 5 da tarde
Veio abordo o rebocador
da "Cunard Line"
que faz o serviço dos navios

"SKIRMISHER"

Skirmisher mas não deixavam que os passageiros
passassem para elle fora da barra com medo de
qualquer desastre. Os vapores d'esta Companhia desde
que começaram a navegar para os Estados
Unidos em 1840, até então não tinham perdi-
do um unico passageiro por desastre, facto de
que justamente se orgulhava e fazia com que se
dissesse que os paquetes da Cunard eram os
sitios mais seguros do mundo. Entramos a barra
do rio Mersey com a maré de enchente, em frente
do caes demos volta auxiliados por um rebocador
e ás 7 horas desembarcamos no "landing stage"
ou caes fluctuante, uma das obras de engenharia

LANDING STAGE
LIVERPOOL

mais notaveis de Liverpool. A amplitude de das mares è de 33 pès (10m) nas sizygias e de 11 pès (3.3m) nas quadraturas, de modo que foi necessario inventar um systema para que os navios atracados podessem embarcar carga e passageiros a qualquer hora de maré. Em 1847 construiu-se o primeiro caes fluctuante, que tem sido augmentado e modificado. Em 1876 foi inaugurado o caes actual, que mede cerca de 800 metros de comprido. É uma grande construcção fluctuante que se compõe de cerca de 200 pontões de ferro cujas dimensões normaes são 80 pès por 10 e por 6. Estes pontões estão ligados a margem por pontes articuladas e por correntes. O pavimento do caes està 6 a 8 pes acima do nivel d'agua. Para

O landing Stage

os ferryboats ha pontes de desembarque em sitios determinados do caes, e para os grandes paquetes com elevadas superstructuras, montam-se pontes elevadas onde os passageiros desembarcam com a maior comodidade. As pontes que ligam o caes à terra tem 110 pes de comprido e podem por ellas transitar os passageiros a pé em qualquer occasião de maré. Por occasião das grandes baixa-mares as pontes usuaes não permittiam facilmente o transporte de mercadorias e por isso a meio do caes foi construida uma ponte fluctuante especial com 550 pés de comprido. Sobre o caes fluctuante encontram-se construcções especiaes para verificação de bagagens pela Alfandega, abrigo para passageiros, telegrapho, restaurante, escriptorios, etc Fomos para uma grande sala para onde tinham sido levadas as nossas bagagens para serem verificadas pela Alfandega. Estavam collocadas sobre grandes balcões e segundo os nomes dos passageiros A minha por debaixo da letra P pois tinha o nome de Ponte. Ás 9.15 da noite partimos n'um expresso para Londres, rapido e comodo como todos os comboyos inglezes. Chegamos a Londres pela 1.30 da manhã. Fomos para casa de meus Paes onde estivemos até ao dia 26 em que partimos para Lisboa. No dia 23 foi-nos offerecido um jantar pelo nosso ministro Dantas com quem

Em Londres

minha familia mantinha estreitas relacões e que eu conhecera muito em 1886 quando passei o inverno em Londres. Mme. Dantas era franceza e irmã do general Duchesne que se tornou conhecido na campanha de Madagascar No dia 25 jantámos com Mr. Ferguson amigo de meu Pae. onde o Rafael tocou guitarra o que fazia muito bem No dia 26 de abril partimos no comboyo de Londres para Southampton afim de embarcar para Lisboa no vapor "Elbe" pertencente à Royal Mail

TRAFALGAR SQUARE
LONDRES

De Londres para Lisboa Trouxe para Lisboa mais uma mala com objectos que meu Pae me encarregou de trazer. O "Elbe" era um vapor de ferro construido em Glasgow por John Elder que tambem durante muitos annos construiu quasi todos os paquetes da Companhia do Pacifico. Construido em 1870 já tinha então 18 annos - media 3140 toneladas 350 pés de comprimento 40.2 de boca e 33.3 de pontal. Appare-

chava a brigue escuna mas como acontecia com a maior parte dos vapores já tinha tirado as vergas do mastro grande tinha um só helice e a machina era de tripla expansão

"ELBE"

com 3 cylindros. Embarcamos estando o navio atracado ao caes da doca. Ás 9.45 da manhã saimos de Londres, pouco depois do meio dia chegamos a bordo e á uma hora da tarde largamos e fomos fundear ao largo á espera das malas do correio. Logo que recebemos as malas começamos a navegar em direcção a Lisboa com escala por Vigo.. Muito bom tempo.

Dia 27 de abril Lat 47°.28' Long. 5°.59' W. Distancia 284 milhas. Fazia se abordo uma loteria das milhas percorridas em proporcões muito mais modestas do que nos paquetes da linha de New York. Ganhei n'uma das poules uma ou duas libras. No dia 28 continuou o bom tempo. Avistamos terra antes do meio dia, demandamos este bello porto, que já conhecia, e fundeamos pouco depois das 2 horas da tarde. No dia 29 pelas

CORVETA "BARTHOLOMEU DIAS"

9 horas da manhã largamos de Vigo para Lisboa, continuando a navegar com muito bom tempo. Pelas 4 horas da manhã do dia 30 tomavamos o pratico da barra de Lisboa e as 6 horas fundeavamos em frente da Alfandega com 67 dias de viagem desde Hong Kong. Fui viver para casa de meu irmão Visconde de Athouguia na rua da Arrabida. Quando depois de ver a familia fui á tarde para casa e fui abrir as malas percebi que tinham trocado uma d'ellas a que tinha em casa com roupa de lã, biblias etc. pertencia certamente a alguem missionario e a minha com uniformes e mais roupas já ia a caminho do Brazil! Fui á Agencia que telegrafou para S. Vicente, primeiro porto de escala do "Elbe". D'ahi a dias de S. Vicente respondiam que a mala não estava abordo e só tres mezes depois na volta do paquete é que obtive a minha mala depois de passar pelo Lazareto onde com a

Chegada a Lisboa

desinfecção me estragaram todos os galões e dourados. Foi uma boa lição para não tornar a desembarcar sem tomar conta na bagagem. No dia 1 de maio apresentei-me no Commando Geral da Armada, onde o Chefe de Estado maior João Theodoro d'Oliveira me offereceu o fazer parte da guarnição do "Vasco da Gama" que ia partir para representar Portugal na exposição de Barcelona. Tive porem primeiro de ser presente á Junta de Saude Naval visto que tinha vindo de Macau como doente e ella não me permettiu que desistisse de 15 dias de licença para me tratar que me arbitrou. Entendeu que seria uma desconsideração para com os medicos que me mandaram regressar da China o acharem-me bom logo á chegada a Lisboa. Não me pareceu que devesse ser assim, visto que já eram decorridos mais de dois mezes mas o facto é que o "Vasco da Gama" partiu sem que eu pudesse ir n'elle, do que tive pena. Os 15 dias de licença terminaram no dia 25 de maio. Fui mandado então para o quartel e d'ali para bordo da corveta Bartholomeu Dias, onde estive até ao dia 30. N'este dia passei a fazer parte da guarnição da corveta Affonso de Albuquerque de que era comandante Cypriano Lopes d'Andra

CORVETA
"AFFONSO DE ALBUQUERQUE"

O comandante da "Bartholomeu Dias" era o meu antigo comandante da "Tamega" e "Estephania", Fernando da Costa Cabral. Durante o tempo que estive abordo da "Affonso de Albuquerque" a unica comissão que o navio desempenhou foi ir a Cascaes esperar o Rei da Suecia por ocasião da sua visita a Lisboa. No dia 16 de Junho passei à corveta "Rainha de Portugal" que armou nesse dia e começou a preparar-se para uma interessante viagem de instrucção de aspirantes aos Açores e Mediterraneo. A "Rainha de Portugal" era um navio de ferro e madeira com o deslocamento de 1124 toneladas 51.8 metros de comprido e 10.8 de boca demandando 15 pés a ré e 12.8 à proa. Apparelhava a barca mas devido ao pouco pontal e pequena superficie de panno era mau navio de vela.

CORVETA "RAINHA DE PORTUGAL"

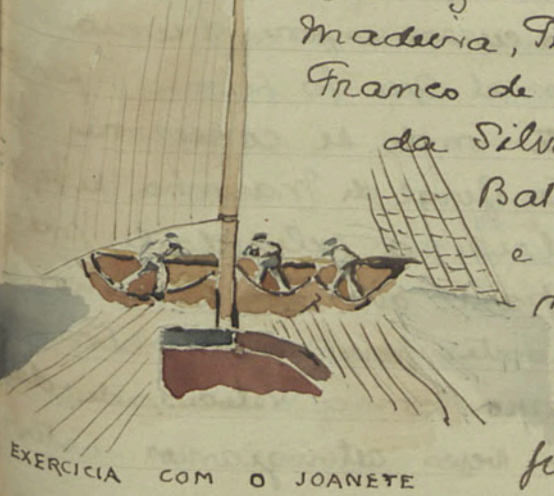
O apparelho motor era constituido por uma machina horisontal de dois cylendros, de tronco da força de 150 cavallos indicados que dava ao navio uma velocidade que poucas vezes excedia a 10 milhas per hora. O helice podia se suspender para diminuir a resistencia da agua na marcha à vela, mas poucas vezes se fazia essa manobra por não valer a pena. O armamento consistia em dois rodizios a meio navio, peças Armstrong de carregar pela boca de 17 centimetros montadas

NA POPA DA CORVETA
OS ASPIRANTES ENJOADOS

em reparos Scott
e seis peças de
12c tambem do
systema Armstrong
as amuradas.
As acomodações
para o comandan-
te e oficiaes eram

DE LISBOA À TERCEIRA

muito boas comparadas com as dos antigos navios.
Este navio e a Mindello que era egual foram cons-
truidos em Inglaterra e lançados ao mar em 1876.
O estado maior da corveta era constituido pelos
seguintes oficiaes. Comandante: capitão de fragata
Francisco de Paula Teves, um homem alto com barbas
muito compridas; immediato capitão tenente Carlos
Leopoldo dos Santos Diniz. 1º tenente Francisco de
Paula Gomes Barboza e 2os tenentes Pinto Basto, Pedro
Berquió e Pedro de Azevedo Coutinho. Machinistas:
Madeira, Peres, e Coelho, medico Gabriel
Franco de Castro, comissario L. Gomes
da Silva, guardas marinhas
Batalha de Freitas e Gabriel Portella
e 32 aspirantes que iam
muito mal alojados à proa
por cima do paiol da
amarra. No dia 10 de
Junho fez-se experiencia



EXERCICIA COM O JOANETE

EXERCICIO DE MANOBRA
24 JULHO 1888

da machina mas por
ter aquecido uma chu-
maceira fez se nova
experiencia no dia 18
regulando se Tambem
n'esse dia as agulhas
Saimos de Lisboa no
dia 19 de Julho pelas
11.30 da manhã. Esta-
va fora da barra vento
norte, largamos o pan-
no começando a navegar
à vela. Á medida que nos afastamos
de terra foi caindo o vento e rondando para o
noroeste a ponto de termos novamente de nos ser-
virmos da machina. Escusado será dizer que
nos primeiros dias de viagem enjoaram quasi
todos os aspirantes. Um d'elles porem Fontoura da
Costa um dos primeiros do curso enjoou d'uma
forma tão violenta e anormal que foi passado para
a camara do commandante onde se conservou
deitado. Quando na Direcção Geral de Marinha se fez
o estudo da viagem calculou se a velocidade me-
dia em 5 milhas por hora para attender a menor
velocidade à vela. O commandante porem interpretou esta
ordem mal andando a vapor com a velocidade de
5 milhas. Como à vela poucas vezes attingiamos esta

A CORVETA "RAINHA DE PORTUGAL" E O VAPOR "FUNCHAL" FUNDEADOS EM ANGRA DO HEROISMO 27 JULHO 1888

velocidade andavamos sempre ou quasi sem a vapor com uma velocidade reduzida. No dia 20 pelas 4 horas da manhã parou a machina para substituir as juntas da tampa do cylindro grande. Acompanhava os aspirantes o instructor da Escola Naval o 2.º tenente José Augusto Celestino Soares, optimo cavaqueador e companheiro mas com pouca disposição para a vida do mar.

Latitudes e Longitudes

20 Julho	Lat.	38°25'	Long	11°35	Bom tempo
21 "	"	38.30	"	15°7'	Nublado. Chuviscos
22 "	"	38.30	"	17.51	Nublado e chuviscos
23 "	"	38.32	"	20-17	Ventos W e WNW
24 "	"	38.34	"	22.32	Vento W regular. As 10 da noite passou por bombordo uma barca navegando para leste
25 "	"	38.34	.	24.35	Pequena vaga da proa. Ceu limpo. As 9 da manhã avistou se pela proa a ilha de
26 "	"	38.44	"	26.43	S. Miguel e seguimos com terra à vista

até ás 7.30 da tarde do dia 26 em que fundeamos em frente da cidade de Angra na ilha Terceira com 90 braças de amarra em 19 de fundo. Estavamos

FORTALEZA DE ANGRA

na Capital do archipelago dos Açores descoberto em 1432 por Velho Cabral. A apparencia exterior d'estas ilhas é agradavel por serem cobertas de vegetação que sobresae sobre a cor escura da rocha vulcânica de que são constituidas. Desembarcando nota-se entre o povo um aceio maior do que no continente e uma cortezia pouco vulgar. De facto os habitantes da ilha Terceira, e da ilha Brava no archipelago de Cabo Verde, são os portuguezes mais attenciosos e bem educados que encontrei nas minhas viagens.

A cidade tem boas ruas e alguns edeficios de valor. A fortaleza importante no seu tempo pouco ou nenhum valor militar tem actualmente. Um dos aspirantes de marinha Freitas d'Oliveira apanhou em terra uma grande bebedeira que lhe transtornou a cabeça a ponto de ficar com

dorido durante alguns dias. No dia 27 de manhã entrou o vapor da carreira "Funchal" saindo de Tarde. Na ilha Terceira a principal industria é a creação de gados, Fabrica-se manteiga e cultivam-se ananazes em estufas. Um dos divertimento característicos da ilha são as touradas de corda. Consistem em se amarrar uma comprida corda às pontas do boi e leval-o pelas ruas da cidade arrastando os que o seguram ou investindo com quem encontra no caminho. Das janellas das casas assistem a este espectaculo as senhoras, as creanças e os individuos que n'elle não desejam tomar parte. É um divertimento que apenas pode servir para uma terra pequena, onde ha poucas distracções. No dia 28 de julho pelas 6.30 da Tarde suspendemos e navegando em direcção a ilha do Fayal pelo sul da ilha do Pico, fundeamos no porto da Horta no dia 29 as 9h da manhã em 16 braças de fundo com 45 de amarra do ferro de bombordo

Estava fundiada no porto uma galera allemã. O fundeadouro, abrigado pela ilha do Pico é um dos melhores do Açores. O quebramar dá abrigo para navios não muito grandes e protege o caes de desembarques. Quando

4 DE AGOSTO
3½ MILHAS À VELA

o Pico se cobre de nuvens é signal de chuva ou mau Tempo. A ilha do Fayal Tem 11 milhas de comprido. É centro d'uma industria de pesca da baleia e ponto de abastecimento de carvão para alguns vapores. Pelas 6.30 da manhã do dia 31 de Julho suspendemos e seguimos em direcção a Ponta Delgada (S. Miguel) com ventos fracos e calmas.

Amarramos dentro do porto artificial no dia 1 de agosto pelas 8 horas da manhã, com a proa para fora parallellamente ao quebramar tendo pela proa: por estibordo uma espia para o quebramar e por bombordo um ferro com

7 de Agosto
3½ MILHAS

60 braças de amarra; e pela popa de bombordo uma espia

Ilha de S. Miguel

para o quebramar e de estibordo uma amarra pertencente ao porto. O quebramar ainda não estava concluido: è uma obra importante devido à profundidade em que è construido e à resistencia indispensavel para resistir aos fortes temporaes de inverno. A ilha de S. Miguel com 35 milhas de comprido è a maior e mais importante do archipelago. Devido à pouca demora não visitamos nem as Furnas nem as Sete Cidades, os dois pontos mais interessantes da ilha: no dia 4 de agosto pelas 6 horas da manhã largamos para a ilha da Madeira, que a maior parte dos officiaes de marinha costumavam visitar nas suas primeiras viagens, mas que eu sò ia ver depois de ter dado a volta ao mundo e de ter feito duas estacões na China. Estava vento noroeste regular. Pelas 5.h da tarde largouse panno e às 8 horas parou a machina continuando a navegar sò à vela.

Latitudes e Longitudes

4 Ag.to L = 37°.17' Long 25°.12'

5 " 35.57 .. 23.37. 111'

34.34 . 21.21 139

33.12 . 18.43 155

Pelas 8.h 30 da manhã fundeamos no Funchal em 14 braças de fundo com 35 de amarra. As da tarde fundeou um

FORTALEZA DO ILHEU . MADEIRA 9 AGOSTO 1888

FRAGATA ESCOLA ALLEMÃ "NIXE"
FUNCHAL 10 agosto 1888

navio escola allemão e as
3 seguiu para o sul o vapor
S. Thomé da carreira d'Africa
Não ha duvida que é
linda a vista da cidade
e das povoações na encos
ta da montanha toda
verde observada de bordo
Encontrei dirigindo as
obras do molhe destinado ao
porto de abrigo o meu amigo e antigo condiscipulo da
Polytechnica Luiz Strauss. Andei nos carros de bois sem
rodas (carros de arrastar) e desci da Senhora do Monte
nos carros de palha que escorregam sobre a calçada
com grande velocidade constituindo um sport ca-
racteristico da ilha. Não havia ainda n'esta
epocha o caminho de ferro de cremalheira e a su-
bida para o Monte fazia-se nos cestos puxados
a bois. A grande quantidade de flores e verdura
as aguas de irrigação que descem das montanhas
a que chamam 'levadas' e os lindos pontos de
vista devidos ao accidentado do terreno, tornam
os passeios na ilha uma cousa encantadora. Esta
ilha não era habitada quando em 1420 foi
descoberta por Gonçalo Zarco de modo que a
população é de origem completamente portugueza
no dia 9 fundeou no porto o vapor 'Athenian' da

MAZAGÃO
14 AGOSTO 1888

companhia "Union". Os aspirantes mandaram para Lisboa um telegramma dizendo ser mau o alojamento e pedindo para regressar immediatamente. O alojamento era sem duvida mau, mas regressar no meio da viagem seria asneira. No dia 10 de agosto pela 1 hora da tarde partimos para Mazagão antiga fortaleza edificada pelos portuguezes na costa africana.

Latitudes e Longitudes

Dia 11	agosto	L = 32°.46'	Long: 14°.28'
12	"	L = 32.48	" 12.34
13	"	L = 33.01	" 9.59

No dia 14 pelas 8 horas da manhã fundeamos em Mazagão em 7 braças de fundo com 35 de amarra do ferro de estibordo. Veio abordo o consul de Portugal, typo algarvio e muito pouco á altura do cargo que exercia. Estavam no porto quatro patachos hespanhoes uma chalupa e uma escuna. Demanda-se o ancoradouro marcando ao SW uma pequena mesquita situada milha e meia a leste da cidade e seguindo a esse rumo até que a torre arruinada da

ZAGÃO
8-88

GIBRALTAR
18 agosto 1888

fortaleza se marque a oeste. O desembarque é mau em baixamar mas em meia maré pode fazer-se facilmente na parte de leste da cidade. Fui a terra passear onde havia muito calor, como era de esperar em Marrocos no mez de Agosto e uma quantidade de moscas extraordinaria. Estivemos com o consul inglez que vivia n'uma barraca fora da cidade. A fortaleza em parte arruinada é de forma quadrangular e n'ella se veem antigas armas portuguezas sobre as portas.
16 de agosto. Pelas 2 horas da tarde partimos de Mazagão para Gibraltar, com bom tempo e vento norte fraco. No dia 17 ao meio dia: Lat. 34°.50' Long 6°.48' Continuamos navegando ao longo da costa d'Africa e as 5 da manhã do dia 18 passamos o farol do Cabo Spartel entrando no estreito. Pelas 9.30 da manhã fundeamos em Gibraltar onde encontramos varios navios mercantes e uma canhoneira ingleza. Apenas tivemos o tempo de admirar o Morro a que os

RAINHA DE PORTUGAL

"ALHASSANNEE"
TANGER

inglezes dão o nome de rock, por isso que recebemos um telegramma de Lisboa mandando-nos partir immediatamente para Tanger por causa d'umas questões de pescadores em Larache. Partimos para Tanger ao meio dia, e navegando com uma velocidade de 10 milhas por hora, o que para a "Rainha de Portugal" era muito bom, fundeamos em Tanger pelas 4-30 da Tarde, tendo tido uma forte corrente contraria como era natural. Estivemos em Tanger uns quatro dias. O nosso ministro Colaço que ali revia ha muitos annos tinha uma muito boa situação junto das auctoridade marroquinas e do Corpo diplomatico extrangeiro que ali convive muito entre si. A cidade de Tanger è notavel por conservar o seu cachê arabe apesar de estar tão perto da Europa. As ruas, mal cuidadas são muito estreitas e só são transitaveis para gente a pè ou a cavallo. Os mouros com os seus bournus brancos, fallando os seus dialectos ou por vezes espanhol dão à terra um tom original e que certamente faz

EM TANGER

impressão a quem pela primeira vez sae da Europa.

YACHT ITALIANO "CARLOTTA"
Em Tanger e Gibraltar

Estando n'um barbeiro a cortar o cabello ouvi cantar e tocar n'uma casa ao lado cantigas que eu julguei andaluzas mas que só mais tarde percebi serem arabes, tal é a semelhança entre as canções populares entre os dois povos separados pelo estreito de Gibraltar. Estava fundeado na bahia o unico navio da marinha do Sultão, um velho vapor inglez a que davam o nome de "Athassannee". No dia 22 recebemos ordem de Lisboa para seguir para Gibraltar fazendo escala por Larache. Saimos de Tanger pela meia noite com um lindo luar. No dia 23 pelas 8.20 da manhã fundeamos em Larache em 10 braças de fundo com 30 de amarra do ferro de Estibordo.

"LUSITANIA"

Larache (El-Araish) era muito frequentada pelos caiques de pesca algarvios, cujas tripulações tinham por vezes desavenças com a população. Refugiavam-se então abordo dos seus barcos içavam a bandeira e se então os mouros os iam atacar queixavam-se de insultos à bandeira nacional. Em geral acabavam estes conflitos pagando o Sultão uma

"ALGECIRAS"

LARACHE
(EL-ARAISH)
23 AGOSTO 1888

determinada quantia aos pescadores. Do mar a cidade faz uma certa vista, com o seu forte, uma alta mesquita e varias torres, mas quando nos aproximamos realisa-se de que pouco vale. A população è de cerca de 4.000. O rio que desemboca junto à cidade torna fertil o val por onde serpenteia. O desembarque è sempre mau por causa da rebentação quasi constante na barra que tem na baixamar 5 a 6 pès d'agua. Estiveram abordo da corveta portugueza, a visita de saude e o vice consul de Portugal. No dia 23 de Agosto pelas 7 horas da tarde largamos para Gibraltar, onde fundeamos no dia seguinte em 20 braças de fundo com 45 de amarra do ferro de estibordo. De tarde andei com os aspirantes a passear à vela pela bahia na baleeira. No dia 25 desembarquei com os aspirantes e instructor e fomos visitar a parte das fortificações que o Governo inglez permitte ver. Na montanha foram escavados tuneis ou galerias onde se collocou a artilheria que defende o porto.

PATRÃO DO ESCALER
DO VICE CONSUL
LARACHE

Gibraltar

PONTA DA EUROPA

Gibraltar tem valor como ponto estrategico, devido à sua posição geografica. Encravada no territorio hespanhol não serve como ponto de exportação ou importação. É como que uma grande fortaleza que guarda a entrada no Mediterraneo e o caminho para a India. A maior parte dos navios que entram no porto vão abastecer-se de carvão cujos pouco escrupulosos fornecedores tem a alcunha de "Rock Scorpions". A população civil não é muito numerosa e a maioria dos trabalhadores do porto regressam à noite à povoação hespanhola fronteira La Linea. Nas lojas, propriedade geralmente de moiros vendem-se productos de varias procedencias por preços baixos devido a não haver direitos alfandegarios e ser o porto franco. Depois de percorrer algumas lojas fomos até à ponta da Europa onde existe um farol que indica a parte norte do Estreito para quem

Tres luminarias!
O comandante, o imediato e Barboza à espera que se acendam os faroes da costa de hespanha para saber onde estavam!

FRAGATA "LEALTAD"
NAVIO ALMIRANTE
CARTAGENA 28 AGOSTO 1888

Carthagena

FAROL DO CABO DE PALOS
A W. 1 MILHA

vem do Mediterraneo assim como o de Ceuta indica a parte sul. No dia 26 de agosto ás 6 horas da tarde partimos para Carthagena; encontrando calma e mar plano. No dia seguinte continuou optimo tempo. Ao meio dia estavamos em 3° de long.^{de} Fundeamos em Cartagena, em 6 braças de fundo pelas 8.^{h}30 da manhã do dia 28 de agosto. Trocamos visitas com as auctoridades e com a fragata "Lealtad" navio almirante. No dia

½ MILHA AO SUL DA HORMIGA

seguinte fomos visitar o Arsenal de Marinha onde vimos em acabamento o cruzador "Rainha Mercedes" navio d'umas 3.000 toneladas, e na carreira um outro "Lepanto". As carreiras de construcção são horisontaes e os navios vão para o mar seguindo sobre roletes de ferro. Vimos desarmados os navios "Vitoria" e Zaragoza, a escola de torpedos, peças Hotckiss, e Nordenfelt de tiro rapido, Hontoria (hespanholas) e Armstrong. Estivemos na Cordoaria e visitamos officinas, armazens e outras dependencias d'este bom arsenal. Cartagena tem um bom porto artificial defendido por dois quebramares entre os quaes se encontra a entrada. Possue o Arsenal

uma doca fluctuante
de ferro com 335 pés de
comprido e 105 de largo
capaz de suspender
navios demandando
até 27 pés e pesando
6.500 Toneladas. A cidade

31 de Agosto

de Cartagena — Carthago Nova de Asdrubal, general car-
thaginez e Spartaria dos romanos está edificada na
encosta d'um monte e n'uma pequena planice ao
fundo do porto. Tem boas ruas, muitas egrejas, conventos
hospitaes, escolas publicas, etc. No anno de 1887 era a
população de 84 230. É fortificada e cercada por uma
muralha. na parte sul da qual existe um monte
onde se veem as ruinas d'um forte do tempo dos
romanos. Cartagena tem fabricas de vidros de louça,
velas, cordoaria e exporta
mineral de chumbo
zinco e ferro para
Inglaterra e Belgica.
A principal im-
portação consiste
em carvão de
pedra e coke.

2 de Setembro 1888
Golfo de Lyão

No dia 30 de agosto
pelas 6 horas da manhã partimos
para Toulon (467 milhas) Encontramos ao principio

COURAÇADO "VASCO DA GAMA"
SAINDO DE TOULON
2 SETEMBRO 1888

Bom tempo, mar plano e aragens de ENE. No dia seguinte refrescou o vento que começou a levantar vaga. No dia 1 rondou o vento para o noroeste com tendencia para refrescar. Estes ventos do noroeste são os mais violentos no Mediterraneo e dão logar a verdadeiros temporaes. Continuamos no dia 2 navegando com vento noroeste duro que muito incommodava a corveta, navio pequeno com machina fraca. Avistou-se terra pela amura de bombordo que se reconheceu ser Bec d'Aigle e mais tarde viu-se o Cabo Scie, com a Igreja de Notre Dame de la Garde sobre elle. Ao entrar no porto de Toulon pelas 4 horas, encontramos o couraçado "Vasco da Gama" que saia, com o qual trocamos signaes. Estava no porto uma esquadra hespanhola composta do couraçado "Numancia" do cruzador "Castilla" e da canhoneira "Isla de Tarnay". O "Numancia" antigo couraçado de 7.200

Latitudes e Longitudes

30 agosto	L = 37°54'	Long 0°28'
31 "	= 39.48	" 1.20
1 Setembro	= 41.18	" 2.58
2 "	= 42-52	- 5.14

toneladas e 1.000
cavallos de força
lançado ao mar

TORPEDEIRO

em 1864. foi o primeiro navio couraçado que deu a volta à roda do mundo. Estava fundeado perto dos estaleiros de La Seyne o couraçado "Pelayo" ali construido. Vimos navegando no porto varios torpedeiros que se andaram exercitando para defender o porto do simulacro de ataque que ia ser feito pela esquadra de manobras então nas ilhas Hyeres. Amarramos a uma boia que nos foi offerecida pelo Arsenal. As boias são circulares e estão todas numeradas. O não haver correntes de maré permitte que as boias sejam grande e tenham uma grande superficie horisontal onde com toda a facilidade se podem amarrar os navios

CRUCERO DE 2ª CLASSE
"CASTILLA"
3342 ton. 4.400 c.

A cidade de Toulon Telo Martius dos romanos e o segundo porto militar e arsenal da França O porto é de forma oval e o terreno sobe do mar para o interior

COURAÇADO "NUMANCIA"
ALMIRANTE

que é arido e completamente destituido de ~~[illegible]~~ vegetação. A cidade divide-se em cidade nova e cidade velha, ambas bem construidas: as ruas d'esta ultima são estreitas e os largos excepto um pequenos e irregulares. Os bairros novos onde existem a maior parte dos estabelecimentos navaes e militares teem uma apparencia superior. A rua principal Rue Lafayette, atravessa toda a cidade, e é em parte arborisada. É n'ella que se concentra o maior movimento. Os principaes edificios são: a Casa da Camara, a antiga cathedral e mais tres igrejas, os hospitaes militar, naval, e civil e a escola communal. A cidade está fortificada com uma muralha e um grande fosso e ao norte a leste e oeste é defendida por

BOTE DE TOULON

Toulon

"ISLA DE LUZON"

montes cobertos de fortes.
O hospital militar
de St Mandrier é um
magnifico edificio
com umas 2.000 camas
A população excedia 70 mil sem contar a guarnição.
A quasi completa ausencia de marés no Mediterraneo
da logar a que seja facil a construcção de caes de
desembarque. Os pequenos barcos que fazem serviço
no porto são tripulados por um só homem que
os manobram com muita pericia à vela, tendo a
escota do bastardo fixa e manobrando com a amura.
O commercio maritimo é importante consistindo as importações principalmente em
trigo, farinha, sal e carvão
e a exportação em vinho
azeite figos, passas amendoas
laranjas e outras fructas.
A Avenida Marginal é
uma bonita rua em
qualquer ponto da qual
se pode embarcar.
O navio chefe em Toulon
era a antiga nau "La
Couronne" construida sobre
o casco do primeiro couraçado

"LA COURONNE"
NAVIO CHEFE ESCOLA DE ARTILHERIA

O PREFET MARITIME A BORDO
5 SETEMBRO 1888

francez "La Gloire". Este navio ia todos os annos às ilhas Hyeres para atirar ao alvo e tinha abordo a escola de artilheria. No dia 4 de Setembro visitamos o arsenal que è muito interessante, o transporte "La Nive" e Torpedeiros e no dia 5 entraram no porto os navios "Caiman" "Trident" e "Inconstant". Veio abordo visitarnos o prefeito maritimo vice amiral Bergasse du Petit Thouars.. c'etait un homme maigre, haut, avec un regard qui inspire le respect et une tete intelligente, quoique son aspect ne soit pas tres marine On dirait plutot, un habile diplomate.- Foi nos offerecido um jantar pelo Prefet na sua residencia para o qual foram convidados os comandantes dos navios francezes no porto e outras auctoridades. O dono da casa foi muito amavel para com os portuguezes e ali fiz conhecimento com o comandante Fleurier do "Trident"

INCONSTANT

"CAIMAN"

que já conheciamos de nome por ser o inventor do sextante para observar de noite e da barca electrica que viramos no "Iraouddy" das Messagerias quando fomos para a China em 1886. No dia 6 visitamos o "Caiman" então um navio moderno e interessante armado com duas peças de 42 centimetros com 72 toneladas de peso, servidas apenas por 4 homens devido ao systema hydraulico dos movimentos da culatra e carregamento. Este navio deslocava perto de 5000 Toneladas e era movido por dois helices. As machinas eram verticaes, de tres cylindros e com tiragem forçada davam uma marcha de 14 milhas

Rebocador do Arsenal

"Duquesclin"
Entrando em Toulon
6 Set 1888

"FRIEDLAND" "TRIDENT"

Os outros navios no porto "Friedland", "Trident" e "Duguesclin" tinham mais de dez annos, não eram interessantes e por isso os não visitamos. Estas visitas aos navios e arsenaes eram sobretudo proveitosas para os officiaes. Os aspirantes, que embarcavam pela primeira vez não podiam apreciar o que viam e o seu desejo era acabar com as maçadas a que os obrigavam para se irem divertir para o "Flamboyant" ou "Etincelant", casas de prazer muito conhecidas na cidade. Entraram n'este dia no porto os navios "Richelieu", "Duguesclin" e "Bayard". Fizeram-se as despedidas officiaes e preparou-se o navio para sair na manhã seguinte para Spezzia o primeiro porto militar italiano que iamos visitar. Pelas 6 horas da manhã do dia 7 partimos de Toulon para Spezzia. Não havendo pilotos do porto mi-

FAROLINS DOS QUEBRAMARES À ENTRADA DE TOULON

litar teve o comandante de prescinder de pratico e ao sair em vez de aproar ao extrêmo do molhe metteu a proa a uma parte que estando em reparação parecia uma abertura para a saida. Gente que estava sobre o molhe começou a gritar e fez com que abordo se apercebessem do engano. Mostra isto o inconveniente dos comandantes entregarem os navios nas mãos dos pilotos á saida e entrada dos portos, perdendo o habito de navegar sob sua responsabilidade. O comandante da 'Rainha de Portugal' tinha a mania de içar o signal pedindo piloto logo que se avistava o porto o que era ridiculo e fazia com que os seus subordinados confiassem pouco na sua sciencia nautica. Fora do porto encontramos mar plano e aragens de SE ou calma com um tempo humido. Seguimos com uma velocidade de $6\frac{1}{2}$ milhas

ILHA DE TINO
ENTRADA DE SPEZZIA 8 SETEMBRO 1888

O CHEFE EM SPEZZIA
ESCOLA DE TORPEDEIROS

"CITTA DI NAPOLI"

Ao meio dia estavamos em 43°.7' de latitude e 6°.42' de longitude. Na manhã do dia 8 demandamos o porto de Spezzia, passamos junto à ilha de Tom e amarramos a uma boia pelas 9 horas da manhã. Um quebramar de pedra solta protege a bahia do lado do mar; está quasi à flor d'agua. A entrada do porto é entre este quebramar e uma fortaleza que fica a oeste. As boias a que os navios amarram são brancas e pequenas. Suspendem-se estas boias n'um turco do ferro e amarra-se a cabresteira à amarra do navio. Tambem se amarram cabos em terra. La Sepezia é o principal porto militar italiano. A cidade edificada à beira mar no fundo do golfo é bem construida e está em pleno desenvolvimento. Já n'esta epocha tinha mais de 40 mil habitantes.

"SABOIA"

E capital da provincia
e do arcebispado.
possue muitos
hospitaes, quarteis
parques e jardins
e uma rede de

"A BARBARIGO"
entrando em Spezzia
9 Set. 1888

estradas militares nos arredores. Na
cidade muitas casa tem pinturas nas
paredes exteriores, algumas de bom gosto. No dia
11 visitamos o Arsenal. Vemos os depositos, oficinas
o "Vesuvio" e outros navios, as peças Krupp de 117 tone-
ladas e as Armstrong de 100. Chapas de couraça
Schneider para o "Andrea Doria" e para uma torre à
entrada do porto. Guindaste hydraulico Armstrong
para pegar em 160 Toneladas. A entrada do Arsenal
è bonita e tem um caracter egypcio. Chegaram os
torpedeiros construidos na
Allemanhã, um dos quaes
andava 26 milhas. Jantei
no Circulo de la Marina
a convite d'um oficial que
nos andou mostrando o
Arsenal e à noite fui ao
theatro ver "Il duelli". O
Circulo de la Marina è n'um
1º andar e deita para um jardim
onde de tarde toca a musica. Tem

Speronari
pescando ao Sul de Spezzia

ENTRANDO NO GOLFO DE NAPOLES
14 SET. 1888

salas de leitura, de jogo, de bilhar e de jantar e de baile. É tudo muito modesto mas confortavel. No theatro encontrei a Marqueza de Oldoini com sua filha Maria Luiza. Em Spezia encontra-se uma escola de artilheria e de torpedos. Das seis docas secas a mais comprida tem 210 metros de comprido, e nas differentes carreiras tem se construido alguns dos maiores navios de guerra do mundo. As principaes importações consistem em carvão, material de guerra machinas, ferro, aço, madeira e cereaes., e as exportações, em vinho, azeite, e pedra. Em Spezia chove bastante e as mudanças atmosphericas são frequentes como no golfo de Genova. No dia 12 de Setembro pelas 6 horas da manhã saimos do porto e começamos a navegar em direcção a Castellamare As 11.30 passámos 1/3 de milha

O VESUVIO - DE CASTELLAMARE

a leste de Gorgona que é uma bonita ilha com plantações de vinha e casas pittorescas, tendo

Castellamare

BARCO COSTEIRO
16 Set. 1888 ás 2h

uma n'um muro em frente escripto "Villa Principessa Margherita 1874". A leste da povoação via-se uma pequena praia onde estavam algumas embarcações encapadas e ao largo uma boia. Ao meio dia a latitude era 43°. 22' e a longitude 9°. 57'. Ás 4 da tarde passamos a leste da ilha de Elba, a antiga Ilva, tornada celebre por se ter ali collocado Napoleão. No dia 13 continuamos a navegar com optimo tempo ao longo da costa italiana. A posição ao meio dia era: latitude 41°. 24' e longitude 12°. 14'. Fundeamos em Castellamare pelas 6.30 da manhã do dia 14. Ceu limpo muito bom tempo mas calor. Castellamare está situada no extremo d'uma praia de areia que na bahia de Napoles se prolonga desde Torre dell Annunziata e nas faldas do Monte San Angelo. Extende-se ao longo da costa occupando parte da antiga cidade de Stabia que foi destruida ao mesmo tempo que Pompeia. Tem um importante Arsenal docas, estaleiros de construcção e hospital militar. Fabricas de lona, linho, seda, algodão e macaroni. Em 1882 a população era de 22.210 habitantes. O porto é protegido por tres molhes sendo

ENTRADA DO ESTREITO DE MESSINA
17 SET. 1888

o maior e do meio na direcção norte sul. Estava em construcção n'um dos estaleiros o grande couraçado "Umberto I" de 13.200 Toneladas que no proximo mez de outubro devia ser lançado ao mar em presença do Imperador d'Allemanha. No dia 15 fui a Napoles partindo de Castellamare no comboyo das 11 da manhã e regressando no das 8.30 que chegou a Castellamare ás 9.35. Em Napoles estive no Museu onde sempre me dá prazer ver as lindas estatuas antigas e no Aquario que era n'esta epocha considerado o melhor. A linha ferrea ao longo das margens do golfo passando por Torre d'Annunziata, Torre del Greco, Portici, etc. é muito interessante e constitue um lindo passeio. No dia 16 pelas 6.30 da manhã saimos do porto em direcção a Messina.

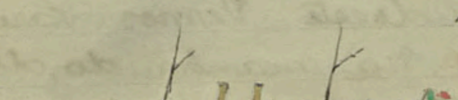
No mar, calma e aragens do sudoeste. Vimos varios navios. Na manhã do dia 17 entramos no estreito de Messina, ou Faro de Messina o Fretum Siculum dos antigos. que

FAROL DE MESSINA

Messina

CORVETA AMERICANA "QUINNEBAUG"
MESSINA 17 Set. 1888

constitue um prolongamento do golfo de Gioja entre as pontas da Calabria e da Sicilia Segue na direcção oeste durante 4 milhas e e em seguida 14 ao SSW. A largura varia entre 13¾ entre Faro e a terra fronteirá de Scilla e 2¾ milhas em frente de Messina. Este estreito muito temido dos antigos que o julgavam cheio de perigos imaginarios, requer cuidado na navegação devido à rapidez e irregularidade das correntes conhecidas por Charybdis, mas a que na localidade dão o nome de Garofalo. Quando o vento sopra da terra alta é de rajadas e irregular soprando com violencia em frente das ravinas. As 8.20 da manhã entramos no porto e amarramos a uma boia sob as indicações do pratico que metemos à entrada do estreito. Estavam em Messina a corveta americana "Quinnebaug" de 910 toneladas dois torpedeiros e um vapor italiano. Veio abordo o consul de Portugal que è um banqueiro inglez aqui nascido. A cidade de Messina está situada no local da antiga Zancle fundada 732 annos



antes da era de Christo. Tem sido mais de

uma vez destruida por
grandes abalos de terra
O de 1783 destruiu os
palacios fronteiros ao porto
que tinham em frente uma larga avenida decorada
com fontes e estatuas. A cidade foi reconstruida mas não
com a mesma grandeza. A rua Marginal tinha o nome
de Marina pelo qual ainda é conhecida apesar de
ter sido o seu nome mudado para Vittorio Emanuel.
A cidade construida em amphiteatro, com as casas de pedra
branca sobresaindo sobre a vegetação escura dos mon-
tes que estão por detraz, faz uma bonita vista do mar.
As ruas são calçadas com blocos de lava. Pareceu me
ter a cidade um aspecto triste apesar dos seus 140
mil habitantes. No dia 18 cahiu uma trovoada.
e esteve abordo o Prefeito que veio retribuir a visita
que lhe fizera o comandante. As 6.30 da manhã
do dia 19 partimos para Malta: ao meio dia
estavamos em 37°.37' de latitude e 15°.27' de longi-
tude. Quando em viagem os guardas marinhas
e aspirantes estavam a tres quartos, isto é tinham
4 horas de serviço em cada 12., havendo portanto
uns dez em cada quarto.
Os logares dos aspirantes
de quarto eram dois a
cada mastro, dois no castello

BARCOS DE MALTA

um na ponte com o official e um junto ao leme.

Malta

Quanto a vapor os aspirantes junto aos mastros não tinham nada que fazer e por ser a borda alta não viam nada para fóra. Os officiaes de serviço fazião por isso vista grossa e deixavam os aspirantes irse deitar, no paiol onde iam pessimamente alojados. Aconteceu porem esta noite apparecer o Comandante na ponte cerca das 2 horas e perguntar pelos aspirantes de quarto e dando ordem para formarem todos a ré. O aspirante que estava na ponte correu ao alojamento a chamar os seus camaradas, mas todos a dormir uns ao lado dos outros foi impossivel reunil-os para formar como o Comandante ordenaña. Este percebendo que nas estavam nos seus logares castigou-os com duas horas de permanencia nos cestos de gavea castigo que estavam cumprindo quando o navio no dia seguinte entrava em Malta. Pelas 7.30 da manhã do dia 20 entramos em Malta e amarramos a uma boia n'um dos varios abrigos que formam o curioso porto de Valetta. A ilha de

MALTA A TUNIS
Á VELA 6½ milhas
22 de Setembro

Malta, antiga Melita tem uma 15 milhas de comprido por 7 de largo. E

VAPORES DA Cie GENERAL TRANSATLANTIQUE
CARREGANDO EM TUNIS

formada por um solo de saibro calcareo mal coberto com uma pequena camada de terra em parte trazida da Sicilia. Não ha rios nem lagos e são poucas as fontes de modo que o abastecimento de agua potavel depende em grande parte das cisternas que existem em quasi todas as casas. A população da ilha è de cerca de 165 mil habitantes. Malta com as ilhas de Gozo e Comino constituia uma colonia Carthagineza, que foi depois da primeira guerra punica conquistada pelos romanos. No declinar do Imperio Romano passou para o poder dos Godos e Sarracenos. e mais tarde pertenceu à coroa da Sicilia entre 1190 e 1525 quando o Imperador Carlos V a doou à ordem dos Cavalleiros de S. João de Jerusalem aos quaes pertenceu durante mais de dois seculos. Em 12 de julho de 1798 foi conquistada por Napoleão. Tomada pelos inglezes em 5 de Setembro de 1800 foi annexada ao imperio britannico pelo tratado de Paris em 1814. A Capital Valetta foi fundada em 1566 por João de la Valetta.

VAPORES "FLORIO E RUBBATINO"
TUNIS

As casas são bem construidas com telhados em forma de terraços, as ruas são largas, cortam se perpendicularmente entre si e tem bons passeios. Existe uma boa estrada em torno da cidade separando as casas das fortificações. O terreno é muito accidentado, sendo o accesso à Strada Reale por ruas em escadaria. Os edificios publicos mais importantes são: o palacio, a universidade, o tesouro as igrejas de S. João e S. Paulo, quarteis, hospitaes, theatro da Opera, palacio de justiça, bibliotheca e museu.
A agua para a cidade vem por um aqueduto mas è pouca. A maioria das casas tem cisternas e existem muitos poços. Os celleiros para cereaes escavados na rocha são considerados os melhores da Europa.
Quando mais tarde em 1903 voltei a Malta abordo do yacht Amelia, com a Rainha e os Principes, fui com a Rainha visitar a igreja de S. João. Quando na sachristia nos mostraram os estojos do thesouro vazios, o padre que nos mostrava a igreja sem se lembrar que a Rainha era franceza disse-nos: A prata que falta foi toda roubada pelos francezes! No dia 21 fui jantar com o nosso consul

CATHEDRAL CARTHAGO
INFANTE S. LUIZ

Tunis

FAROL DE CARTHAGO

que creis me convidou por dever favores a meu sogro e no dia seguinte pelas 6 horas da manhã partimos para Tunis com bom tempo e vento leste regular que nos permittiu navegar à vela. com uma velocidade de 6½ milhas. Proximo à ilha de Gozo parou a machina. As 3 horas da manhã do dia 23 viu se pelo travez de bombordo o farol de Pantellaria, ao meio dia avistou se a ilha de Zembra e navegando em direcção ao ancoradouro de Tunis, fundeamos as

5 30 da tarde em 4 braças de fundo perto dos navios ali ancorados. Veio abordo o capitão do porto que disse estarmos mal fundeados e nos collocou pela proa dos vapores que ali estavam, em 4 braças de fundo com 36 de amarra. Estavam quatro vapores sendo um da Compagnie Generale transatlantique e outro Florio e Rubbatino. O Golfo de Tunis com 37 milhas de largo e 27 de fundo é muito grande e bastante desabrigado: como o fundo è pouco levanta se um mar incommodo para as pequenas embarcações. Fundeamos a 1½ milha de terra proximo dos vapores mercantes e um pouco ao mar d'uma boia que parece pertencer à Compagnie Generale Transatlantique. É uma boia cylindrica, vermelha, tendo uma

BARCO DO PILOTO
ALGER

haste com umas chapas negras em forma de prisma. A cidade de Tunis fica a 35 minutos de caminho de ferro do porto da Goletta com o qual tambem está ligada por um canal com uns oito kilometros de comprido e 21 pés de profundidade que atravessa o lago de Tunes. Ha em Tunis uma guarnição franceza, e o capitão do porto è um official de marinha francez. No porto faziam serviço dois rebocadores pertencentes um à Cia Generale e outro à Florio e Rubbatino.

FAROL DO MOLHE NORTE

A antiga cidade de Carthago estava situada ao longo da costa da peninsula ao nordeste de Tunis, desde um pouco ao norte da Goletta ou entrada para o lago de Tunis até ao Cabo Carthago e em torno do cabo Kamart. Do lado de terra por onde era mais facil ser attacada era defendida por taes linhas de fortes ou muralhas muita altas e espessas. Do lado do mar apenas tinha uma muralha. A cerca de milha e meia do Cabo Carthago foi edificada a igreja de S. Luiz que é muito visivel do mar. No dia 24 estivemos fundeados em Tunis onde mettemos vinho para a guarnição,

BOIA DE SINO
ALGER

Alger

ao preço de 35 francos os 100 litros.
Pelas 5 horas da tarde do dia
25 de Setembro saimos para Alger
Mar chão e Vento WNW fraco
Passamos Bone rock ás 11.30. Dia 26
Calma e mar plano. As 9h passamos Galita. Ao
meio dia Lat. 37°27' e Long 8°31'.
27 Setº Lat. 37°09' Long 5°0' = Ceu limpo. Aragens de leste
Optimo tempo. As 6.50 avistou-se o farol do Cabo
Benguet. Pelas 6.30 da manhã do dia 28 de
Setembro entramos no porto de Alger. Porto ar-
tificial formado por dois quebramares entre os
quaes é a entrada. O quebramar do norte tem
um farolim vermelho e o do sul um verde. Os
navios mercantes amarram proximo ao muro
caes da cidade ficando com a proa para leste.
Os navios de guerra logo que entram no
porto guinam para bombordo e vão amarrar
ás amarrações fixas. Do lado norte do porto é
o Almirantado e ahi existe
um mastro de signaes
Do lado sul do porto ha
duas docas seccas uma
com 455 pés de comprido
e outra com 248. que
pertencem ao Governo
A cidade de Alger

CANHONEIRA FRANCEZA
ALGER

o Iomnium dos romanos
e o Al Jezoiat dos Arabes
é hoje a capital da
colonia franceza de Alger
Esta construida na vertente d'um monte com uns
120 metros de alto e em forma de amphiteatro
As casas brancas umas sobre outras formam
do triangulo com a base ao longo da costa
e o vertice encimado pela Kasbah ou cidadella
Circumda a cidade um alto e grosso muro
com mais de 4 Kilometros de comprido no qual
se encontram torres e reductos. Ha bons edi-
ficios que olham para o mar nos quaes de bor-
do se veem letreiros de hoteis, armazens, casas
de commercio etc. Na parte sul do porto ve-se
ao longo do muro marginal, o caminho de
ferro, estação e alguns depositos de combustivel
No sitio onde amarramos havia 10 braças de
fundo. Todos os dias ao meio dia sae o vapor
correio da Cie. Generale Transatlantique que faz
o serviço de Marseille. O preço das embarcações
para ir a terra é de meio franco por pessoa
A população compõe se de uns 71 mil habi-
tantes comprehendendo 29 mil francezes 15
mil europeus de origem estrangeira 5 mil
judeus e mais de 21 mil mahometanos.
A parte europea da cidade é alegre e bonita

tendo todo o aspecto d'uma cidade franceza com caffés lojas, theatro etc. A parte arabe da cidade é cheia de ruas tortuosas e immundas nas quaes durante a noite se encontra uma malandragem internacional. Fui ali com o guarda marinha Batalha de Freitas uma noite, mas quando vimos desordens e uns arabes de burnus com grandes cacetes á pancada fugimos pelas escadaria que desce para a cidade baixa. O Batalha de Freitas a quem o rheumatismo não deixava andar depressa gritava-me: "Vê lá se me deixás ficar só". N'um coreto que ha no centro do passeio tocava á noite uma banda de musica e reunia-se muita gente. Os arredores de Alger são muito bonitos vendo-se casas de campo muito elegantes algumas no genero arabe com pateos terraços no telhado, etc. Ao norte encontra-se a povoação de Bab-el-Wed e ao sul a de Bab-a-Zum. Uma milha ao sul da fortaleza veem-se os restos de Sultan-Kalessi (forte do Emperador) que tinha 400 metros de circumferencia e foi mandado construir pelo Imperador Carlos V durante uma noite e ali acampou em 1541

O monte em que estava situado tem uns 220 metros de altitude e domina a cidade. O forte foi destruido por occasião da tomada de Alger que teve logar em 5 de julho de 1830

O accesso do porto à cidade para quem desembarca no caes fas-se por duas rampas. Magenta e Chasseloup Laubat que conduzem a um terasso que d'um lado tem edificios com cinco andares e do outro uma balaustrada que deita sobre o porto. Este terraco tinha o nome de Boulevard de l'Imperatrice por isso que foi ella quem lançou a primeira pedra em 19 de Setembro de 1860. Hoje tem o nome de Boulevard de la Republique. Uma das ruas com melhores lojas é a rue Bab-Azzoun. O movimento do porto é de cerca de um milhão de toneladas por anno. Fazem escala por Alger muitos vapores que ali vão abastecer-se de carvão e existem carreiras frequentes para os portos francezes Marseille. Toulon e hespanhoes Carthagena e Barcelona. É sem duvida um dos portos mais in-

teressantes e bonitos do Mediterraneo. Os aspirantes divertiam se bastante em terra e como não lhes dariam tantas licenças como desejavam safavam se de noite pela amarra para botes que os conduziam ao caes. Alguns foram apanhados e retiravam lhes as licenças para irem a terra o que a elles pouco importava visto ser Alger o ultimo porto importante em que tocava o navio. No dia 30 de Setembro pelas 6 da manhã saimos do porto de Alger e começamos a navegar em direcção a Tanger. Ceu limpo tempo muito claro e

Latitudes e Longitudes

30 Setembro	Lat.	36°.48'	Long.	2°.19' E	vento SW fraco.
1 outubro	"	36.36	"	0°.24' W	vento W regular
2 outubro	"	35.56	"	5°.20 "	e muita humi-

dade. No dia 2. Mar plano aragens de W e algumas nuvens. As 11 horas da manhã passamos duas milhas ao sul da pequena ilha de Alboran que tem um farol fixo visivel à distancia de 15 milhas. A casa do faroleiro era pintada de azul.

"BASTIA"

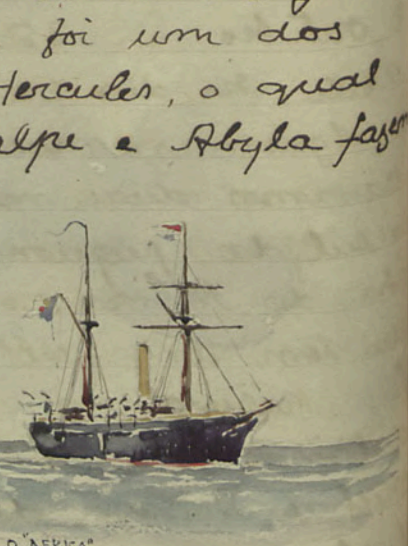
Alger a Tanger

Alboran tem uns 15 metros de altitude, um terço de milha (500 metros) de comprido no sentido leste oeste e um sexto (270^{m}) de largo. A costa do lado do sul é formada de rochas a pique. Em bom tempo é visivel a uma distancia de 10 ou 12 milhas e tem uma cor avermelhada Parece muito arida vendo-se apenas uma pequena camada de erva. A torre do farol é amarella

O MORRO DE CEUTA VISTO DE ENE
TEMPO DE AGUACEIROS 3. out. 1888

A cincoenta milhas do cabo Sacratif e vinte e nove do cabo das Tres Forcas na costa de Marrocos esta ilha constitue uma boa referencia para quem vem de leste demandar o Estreito de Gibraltar. que segundo a Fabula foi um dos doze grandes trabalhos de Hercules, o qual separou os dois montes Calpe e Abyla fazendo communicar o Oceano com o Mediterraneo.

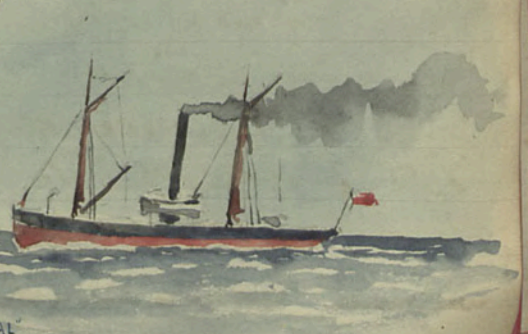
Amanheceu o dia 3 de outubro com tempo sujo e aguaceiros de oeste e oessudoeste dando muito vento. Pelas 0^{h}.30^{m} da manhã tinha-se



O "AFRICA"
ENTRANDO EM TANGER
5 OUTUBRO 1888

"FALUCHO"

avistado um farol
da costa. Em conse-
quencia da chuva
só tornamos a ver
a terra pelas 9 horas
Pelas 11 horas entra-
mos no Estreito de
Gibraltar onde o vento
e corrente nos fazia atrazar bastante a
marcha. Encostamosnos á costa d' Africa
ao longo da qual fomos navegando
até ás 5 horas da tarde, quando fundea-
mos na bahia de Tanger em 8 braças
de fundo com 35 de amarra do ferro
de estibordo. No Estreito encontramos
poucos vapores, e nenhum navio de vela
o que não admira pois com o vento
forte que estava, não se atreviam os
navios de vela a navegar no estreito
contra vento e corrente. Proximo á costa
d' Africa viram se algumas manchas
de agua barrenta
devidas provavelmente
ás chuvas que pelas
ravinas desciam
dos montes. Por
causa das questões


"JACKAL"
CARREIRA ENTRE TANGER E GIBRALTAR

"VASCO DA GAMA" E "AFRICA" EM TANGER
15 OUTUBRO 1888

e conflitos havidos com os pescadores portuguezes em Larache, o Governo portuguez exigiu do Governo Marroquino, indemenisações e satisfações que iam ser apoiados pelo nosso navio e pelo couraçado "Vasco da Gama". A cidade de Tanger, Tanjah dos arabes e Tingis dos romanos, na parte oeste da bahia do mesmo nome é cercada por altas muralhas que para o lado do mar deviam em tempos constituir uma boa defeza. A cidade é antiga sendo as ruas muito estreitas a ponto de se não poder passar por ellas quando em sentido opposto vem por exemplo um burro com ceirões as casas são baixas e teem terraços nos telhados como quasi todas as cidades arabes. Fora da cidade veem se as ruinas d'uma ponte que dizem

VAPOR "TANGER" CARREIRA DE CADIZ A TANGER

O MINISTRO SAINDO DO "VASCO DA GAMA" 16 OUTUBRO 1898

ter sido mandada construir por Julio Cesar. A população de Tanger é de umas 30000 pessoas das quaes 6.000 hespanhoes.

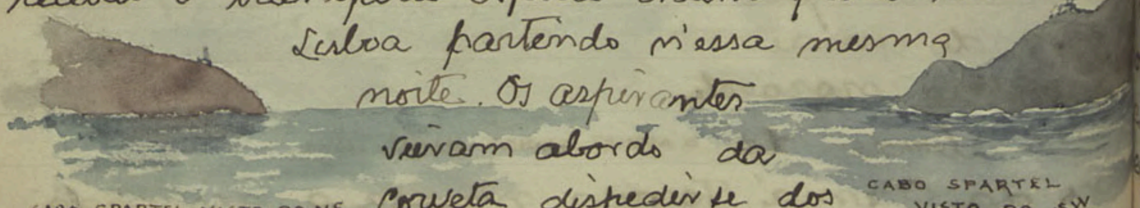
Quando se vae a terra é necessario lembrarmos que as portas da cidade fecham ao por do sol. Na baixamar as embarcacoes não chegavam ao caes sendo necessario ir às costas dos arabes. Pelas 5 horas da tarde do dia 10 de outubro entrou no porto o transporte "Africa" que vinha trazer um mes de mantimentos para a "Rainha de Portugal" e couraçado Vasco da Gama e levar os aspirantes para Lisboa visto a incerteza na demora da corveta. No dia 14 pela 1 hora da tarde avistou-se o "Vasco da Gama" que fundeou na bahia pelas 3h. Passou do couraçado ao Africa a banda de musica do Corpo de Marinheiros. O "Vasco da Gama" vinha de Toulon onde teve que arribar por causa do mau tempo do noroeste.

O "AFRICA" SAINDO PARA LISBOA

Jantei abordo do Vasco da Gama. Tocou a musica a Gioconda

No dia 15. de outubro esteve abordo do "Africa" á noite tocou a banda a Gran Via e outras coisas.

No porto entraram os dois vapores da carreira de Gibr. No dia 16 por ser o anniversario da Rainha Maria Pia embandeiraram os navios em arco. Houve um jantar e baile em casa do nosso ministro Colaço para o qual foram convidados os officiaes dos navios. Estiveram no baile senhoras francezas, hespanholas e inglezas pertencente ao corpo diplomatico e á colonia europea em Tanger. Acabou ás 2.30 da manhã. De dia estivera o nosso ministro abordo do "Vasco da Gama". Os aspirantes de marinha, que estavam no Africa quando iam n'uma baleeira para o baile, ou por distracção do que ia ao leme ou por falta de pericia encalharam a baleeira sobre umas pedras de tal maneira que a embarcação ficou arrombada, ficando parte da noite sobre a rocha e não podendo ir ao baile. No dia 17 recebeu o transporte "Africa" ordem para recolher a Lisboa partindo n'essa mesma noite. Os aspirantes vieram abordo da corveta despedir-se dos

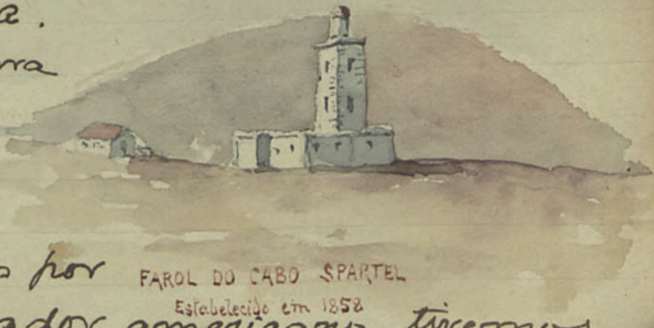


CABO SPARTEL VISTO DO NE

CABO SPARTEL VISTO DO SW

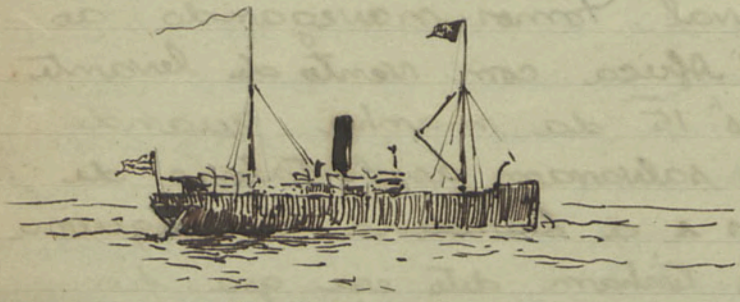
EL ARAISH

officiaes e agradecermos a maneira amavel como os tinhamos tratado. Continuamos fundeados os dois navios em Tanger até ao dia 26 em que o "Vasco da Gama" partiu para Gibraltar afim de ali metter carvão, regressando no dia seguinte pelas 4 horas da tarde. Ás 5 horas da manhã do dia 29 de outubro suspendemos afim de ir a Larache com o "Vasco da Gama" fazer uma demonstração naval. Fomos navegando ao longo da costa d'Africa com vento de levante frescalhão. Pelas 10h. 15m da manhã, quando proximo do porto salvaram as fortalezas de terra com 21 tiros e a bandeira marroquina içada. O que nos tinham dito era que por occasião da salva seria içada nas fortalezas a bandeira portugueza.
Quando em Belem para dar satisfação aos Estados Unidos fomos obrigados a salvar por causa dos tiros dados por engano contra o cruzador americano, tivemos



FAROL DO CABO SPARTEL
Estabelecido em 1858

que içar na Torre a bandeira dos Estados Unidos.
Em Larache por causa do estado do mar não pudemos comunicar com a terra. Estava fundeado no porto o vapor hespanhol "El Cano" e dentro do rio alguns barcos de pesca. Em terra no consulado via-se içada a bandeira hespanhola e o signal da companhia dos vapores hespanhoes creio que na agencia. O "Vasco da Gama" agradeceu a salva dando 21 tiros e não içando bandeira alguma. De Terra fizeram o signal de "Barra impraticavel.



VAPOR HESPANHOL "EL-CANO" FUNDEADO EM LARACHE.

Distancias

Vapor "Oceanic"

Hong Kong a Yokohama	1.575
Yokohama a S. Francisco	4.546
	6.121

Vapor "Etruria"

New York a Liverpool	3.100

Vapor "Elbe"

Southampton a Vigo	672
Vigo a Lisboa	220
	892

Corveta "Rainha de Portugal"

Lisboa à Terceira	840
Terceira ao Fayal	75
Fayal a S. Miguel	150
S. Miguel ao Funchal	580
Funchal a Mazagão	430
Mazagão a Gibraltar	240
Gibraltar a Tanger	29
Tanger a Larache	40
Larache a Gibraltar	70
Gibraltar a Carthagena	233
Carthagena a Toulon	470
Toulon a Spezzia	180
Spezzia a Castellamare	338
Castellamare a Messina ..	170
Messina a Malta	150
Malta a Tunis	220
Tunis a Alger	380
Alger a Tanger	460
Tanger a Larache	36
Larache a Lisboa	280
	5.163

Precos e despezas

Angra do Heroismo	Pão 80 rs o Kilog	Carne 145 rs o Kilog	Carvão 6.187 rs £1	Pilotag. 2.000
Horta	" 128	" 145		
Ponta Delgada	" 120	" 240		
Madeira	" 140	" 240	" 6.048	" 4.860
Tanger	" 2 reales "	1 peseta	" 6.800	
Gibraltar	2 pence a libra	6 pences a libra		
Carthagena	0.45 o Kilog	1,87 pesetas o Kilog	35 pesetas agua 4 pes. a pipa	
Toulon	f 0.40 " "	f 1,40 "		" 35 f
Spezzia	l 0.40 " "	1,5 liras "	carvão 32 liras azeite 0,90 litro	60 l
Malta	5 pences o Kilog Lenha 1 penny o Kilo cebo 1 1/2 pence " "	1/4 o Kilo estopa 1/2 o Kilo vassouras de piassaba 1/6	carvão 20/ agua 3/	£1.18s.6
Tunis	Vinho Tinto 35 francos os 100 litros			
Alger	Pão f 0.40 o Kilog	carne f 1,5 o Kilog		f 50.10

LARACHE A LISBOA

No dia 29 de outubro pelas 4.30 da tarde suspendemos de Larache e de conserva com o "couraçado Vasco da Gama" começamos a navegar em direcção a Lisboa. Como o vento era favoravel largamos panno. Amanheceu o dia 30 com bom tempo, ceu limpo e vento lesnordeste fresco. As 10 da manhã avistou se terra por estibordo e as 11 horas Sagres

29 OUTUBRO 1888

À VISTA DE SAGRES
30 OUTUBRO 1888

Andavamos bem por vezes à razão de 11 milhas po
hora. Ás 6 horas da manhã de 31 mettemos prati
entrando a barra do Tejo. Eram 7.45 quando am
ramos a uma boia no quadro dos navios de gue
tendo concluido uma das minhas mais intere
santes viagens. Continuei fazendo serviço abord
da Rainha de Portugal até ao dia 8 de novemb
em que passei à corveta Duque da Terceira que es
em meio armamento. Como ia casar e deseja
ter uma mais longa permanencia em Lisboa fu
nomeado instructor da Escola de
Alumnos Marinheiros estabeleci
abordo da corveta Duque d
Palmella. commissão esta que
me garantia estar tres annos
sem partir para nova estação
Desembarquei no dia 19 de
novembro e apresenteime n

SEMAPHORICO DE SAGRES

"DUQUE DA TERCEIRA"
NO TEJO A DESARMAR

Direcção Geral de Marinha, d'onde segui para bordo da "Duque de Palmella". Era Commandante da escola Francisco Joaquim Ferreira do Amaral com quem já tinha embarcado na "Mindello", immediato Carlos de Magalhães e Silva e instructores Calvo da Silva, Jayme Forjaz e Moreira de Sá que eu fui substituir. A aula de instrucção primaria era regida pelo capellão Aguilar. O commandante poucas vezes ia abordo. O immediato ia todos os dias e os officiaes estavamos a tres divisões isto é tinhamos um dia de serviço seguidos de dois de folga. A escola de alumnos marinheiros de Lisboa prestava um grande serviço preparando pessoal para a marinha de guerra, mas tambem fazia afastar da vadiagem e do vicio um grande numero de creanças pobres. Na minha opinião deviam ter sido conservadas introduzindo-lhes os aperfeiçoamentos que

"DUQUE DE PALMELLA"
1889

a experiencia tivesse tornado necessarios. Era
medico da escola F. Stromp n'esta epocha
medico auxiliar de marinha. Até casar
vivi na rua da Arrabida em casa de meu
irmão Visconde d'Athoguia visto meus Paes
estarem em Londres. Casei no dia 8 de maio
de 1889 na igreja de Sta Isabel [redacted]
Ao casamento assistiram alem da familia
Carlos Testa, meu antigo professor de direito in
ternacional e amigo de meu sogro, Ferreira
do Amaral commandante do navio em que
eu estava embarcado, Fernando de Serpa
meu amigo e companheiro da Rio Lima

Concerto meu
antigo condiscipulo
no collegio do Villar
Miguel Queriol
Van Zeller e
outras familias
da intimidade

"ZAMBEZE" PARTINDO PARA S. THOME
13 dez. 1888

de meus sogros. Depois do casamento realisouse um lunch em casa de meu sogro no Alto de Sta. Catharina e parti em seguida com minha mulher para a Quinta da Fonteiraira em Bellas. Fomos de carruagem. Ainda não havia caminho di ferro para Cintra. No dia do casamento aconteceram me duas peripecias. A primeira foi ter a Companhia cortado a agua

"AFFONSO DE ALBUQUERQUE"
INDO PARA O DIQUE

O render o serviço no Tejo
n'uma manhã de chuva
7 de dez. 1888

na nossa rua de modo que teve de ir tomar banho ao hotel Central: a segunda foi terem-se os creados esquecido de por na nossa carruagem antes de partirmos para Bellas um cesto que minha sogra tinha arranjado com o nosso jantar. Só quando chegou a hora de jantar è que soubemos que o cesto tinha ficado em Lisboa e que na Fonteireira não nos tinham preparado nada para comer. Não nos fez differença nenhuma como era de suppor sobretudo attendendo a que nem eu nem minha mulher somos exquisitos em coisas

"MANDOVI"

O "INDIA" CHEGANDO DE MACAU
4 JANEIRO 1889

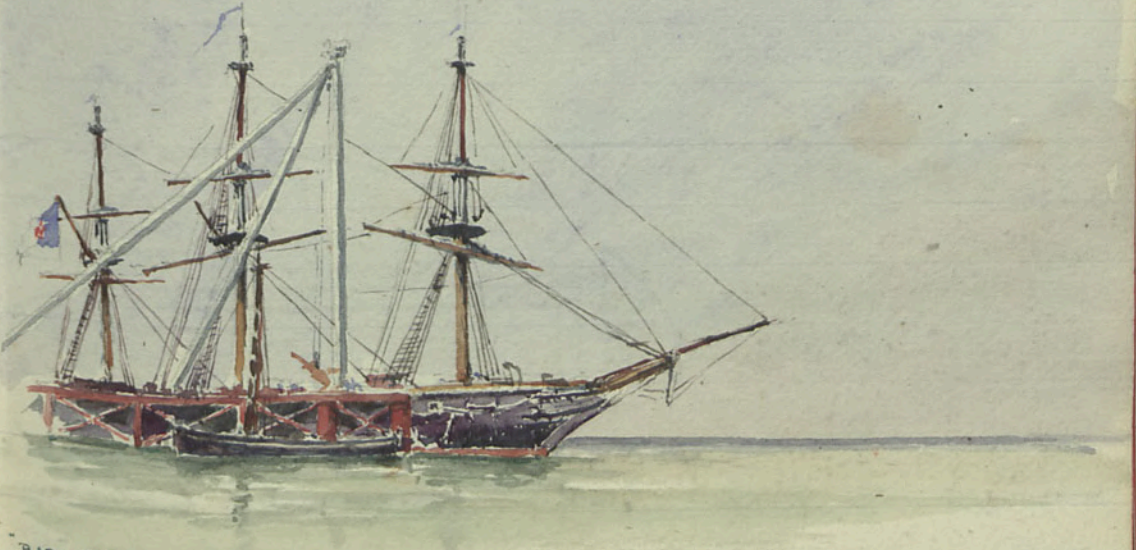
Fui no "Lucifer" esperar
o Fernando de Serpa

de comida. Depois de estarmos alguns dias
na Fonteireira fomos passar uma semana no
Porto, no Grand Hotel. Visitei no Porto a escola
de alumnos marinheiros abordo da corveta "Sagres"
da qual era comandante Cypriano Lopes de
Andrade. De regresso a Lisboa fomos para
a nossa casa da travessa de Santos. onde
ficamos até ir com meus sogros para a
Fonteireira. Da Fonteireira fomos para Cascaes

"OPERARIO" E "CAÇADOR"

DUQUE DE PALMELLA
NO DIQUE DO ARSENAL
DEZEMBRO 1888

— onde em Outubro falleceu o rei D. Luiz subindo ao throno no dia 19 do mesmo mez o rei D. Carlos. Nas regatas promovidas pela Real Associação Naval e pelo Club Naval tomavam sempre parte embarcações da escola de alumnos marinheiros. As embarcações do navio não eram eguaes mas distribuiamos os alumnos de modo que os mais fortes e melhores remadores fossem nos escaleres mais ronceiros para compensar



"BARTHOLOMEU DIAS"
ATRACADA Á PONTE DO ARSENAL
TIRANDO A ARTILHERIA
19 - fevº 1889

N'uma regata que teve logar em Cascaes na qual tomaram parte tres escaleres da "Duque de Palmella", dois d'elles chegaram exactamente a par como se pode comprovar por uma photographia instantanea de E. Romero.

VAPOR "MAC-MAHON"

FUNERAL DO PATRÃO JOAQUIM LOPES PAÇO D'ARCOS A LISBOA
23 Dezembro 1890

Por vezes saía na lancha à vela com os alumnos e um domingo fomos até Cascaes. Fora da barra o vento era noroeste de modo que tivemos de dar varios bordos para chegar à bahia. Tinhamos içado no mastro de proa os signaes do Codigo JBL (lancha) e no mastro grande GQDR (corveta Duque de Palmella) Quando em frente de Cascaes o semaphorico só viu as duas bandeiras de cima do signal de proa por isso que a bandeira L estava encoberta pela vela e reconheceu JB que quer dizer "Accidente. É preciso um cirurgião". Por isso ao chegar ao cais do baluarte era esperado por muita gente e

LANCHA DA "D. DE PALMELLA"
A CAMINHO DE CASCAES

PARTIDA DA EXPEDIÇÃO
15. JANEIRO 1891

pelo meu velho amigo e delegado de saude Passos Vela que vinha offerecer os seus serviços. Um dos alumnos da escola Thomaz Ferreira tinha gosto pelo estudo e por isso lhe ensinei mathematica e principios de navegação. Subiu ate guarda marinha auxiliar, fez o curso de capitão da marinha mercante e foi por mim collocado como contra-mestre abordo do terceiro yacht "Amelia"

YACHT "AMELIA"

que tinha o nome de "Banshee" e depois de

Revolta do Porto
31 de janeiro 1891
PARTIDA DA "BARTOLOMEU DIAS"

implantada a republica em Portugal chrismado em aviso "5 de Outubro". No dia 31 de Janeiro de 1891 houve uma tentativa de revolta republicana no Porto. Foram para ali mandados os navios de guerra corveta Bartholomeu Dias", canhoneira Sado e transporte India. Devendo estes navios partir immediatamente e não tendo todos os officiaes abordo foram buscar os officiaes de serviço abordo da "Palmella" e D. Fernando". Na Palmella estava o Calvo da Silva que a meu pedido tinha trocado o serviço comigo para eu poder ir a um baile a casa dos Condes de Magalhães. Assim escapei da grande espiga de ir para o Porto onde os navios se

A "SADO" PARTINDO PARA O PORTO

demoraram por se julgarem abordo os presos implicados na revolta. Escusado será dizer que tambem não fui ao baile, pois fui mandado chamar a casa para ir para bordo substituir o Calvo. Estando a findar os tres annos de embarque na Palmella tratei de arranjar uma situação que me conviesse e obtive ser nomeado commandante da

"CABO VERDE"

CANHONEIRA "QUANZA"
CASCAES A LISBOA 19-Set-1891

canhoneira "Limpopo" que estava de estação na costa oriental d'Africa e cujo commandante Pedro de Azevedo Coutinho ia retirar para Lisboa. Para contar tirocinio de embarque durante a viagem propozeram-me e eu acceitei ir de immediato da "Quanza" que brevemente partia para alli. No dia 1 de agosto de 1891 fui mandado desembarcar da "Pabonella" e apresentar-me nos Conselhos de guerra onde estive até ao dia 8 quando armou a "Quanza". Esta canhoneira foi construida no nosso Arsenal em 1877. Era um navio de madeira de 587 Toneladas de deslocamento e

LANCHA A NAPHTA
DE EL-REI

SAIDA DE BORDO PARA A RECEPÇÃO A EL-REI

movido por uma machina compound de tremes construida pelo afamado constructor inglez Penn. Ao contrario da maioria das nossas canhoneiras era um rasoavel navio de vela como se provou n'uma viagem que fez vindo de Moçambique para Lisboa pelo canal de Suez com a machina em mau estado. Era agora commandante o capitão Tenente João A. Godinho de Faria que tinha sido meu companheiro na "Estefania". Embarcaram os dois Tenentes da lotação e alguns aspirantes que tinham concluido o primeiro anno do curso da Escola Naval para os quaes não havia abordo alojã-

Desembarque na Praia Achada da Remoaldó

CASCAES

mentos capazes. Fizemos experiencia da machina andando o navio 8 milhas. Ao largar da boia para a experiencia iamos abalroando com a fragata "D. Fernando" que estava pela pôpa porque o encarregado da machina Pinto das Mercês não sabia que as machinas de tronco andam ao contrario das outras e quanto mais se mandava andar a vante mais a machina andava a ré. Resolveu-se que o navio antes de seguir para Moçambique, fosse para Cascaes ficar ali ás ordens de El-Rei. Partimos de Lisboa ás 9 horas da manhã do dia 16 de Setembro e fundeamos em Cascaes pelas 11h.45m. No dia 17 chegou El-Rei a Cascaes havendo os costumados festejos e illuminações. Em 19 viemos a Belem saindo de Cascaes pelas 9h.30m e chegando a Belem pelas 10h.40m com maré

AMARRAS DA QUANZA

a encher. Seguin-
do o costume de
El-Rei D. Luís
D. Carlos foi
a Belem à assi-

BELEM A CASCAES
COM EL-REI A BORDO

gnatura. As
amarras da Quanza estavam em
muito mau estado: por isso rebentavam por
tres vezes, uma das quaes durante um exer-
cicio de panno e quando o mestre do navio
com os poucos marinheiros
que havia a bordo
andava no escaler a
arocegar
vapor) um ferro perdido.

IDA PARA TERRA
EM DIA DE NORTADA

Felizmente a amarra rebentou antes do mor-
dedouro e o sargento fechando este evitou a
perda de mais um ferro. No dia do
anniversario dos Reis illuminamos o navio
com lanternas com azeite o que era uma
porcaria e dava grande
maçada. O convez
cobria-se de areia
mas como das lan-
ternas caia sem-
pre azeite era im-

A "QUANZA" ILLUMINADA 28 SET. 1891

EXERCICIO DE PANNO
CASCAES

possivel ficar no dia seguinte o convez sem muitas nodoas. Como era uso El-Rei convidava todos os dias o commandante e um dos oficiaes para jantarem no Paço o que ás vezes não era commodo em vista das difficuldades do desembarque e embarque na praia. Tinhamos ao serviço do navio uma chata que muito facilitava o embarque da praia para o escaler que nos conduzia abordo. Entre os oficiaes contava-se o Tenente Alvito que ja falleceu o guarda marinha Raul Furtado que era sempre voluntario para commandar o destacamento que ia á missa ao domingo por passar por casa da noiva e o aspirante Mario Ferrão mais tarde Conde da Ponte que a Mãe não queria que fosse todos os dias á terra por causa da batota no Club.

CHALUPA "HELENA"
NA REGATA

Como fosse
urgente a
minha partida

para Moçambique afim de

LISBOA ÀS CALDAS

ir substituir o comandante da Limpopo que
regressava a Lisboa, desembarquei da Quanza
no dia 29 de Setembro para seguir no pro-
ximo paquete que era o "Rei de Portugal"
a partir no dia 31 de outu-
bro. Fui mandado fazer ser-
viço nos Conselhos e Guerra e
como não houvesse sessão tão cedo

CALDAS A OBIDOS

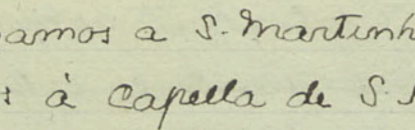
resolvi ir dar um passeio pelo Paiz com mi-
nha mulher. Partimos no dia 3 de outubro
no comboyo das Caldas que passava em
Queluz-Bellas às 7.40 e chegou as Caldas as
11 horas. Almoçamos e fomos de carruagem
visitar a villa e Castello de
Obidos e a igreja do
Senhor da Pedra. De volta
as Caldas visitamos a
fabrica de louça dirigida

S. MARTINHO A NAZARETH

por Rafael Bordallo Pinheiro, celebre caricaturista

NAZARETH
ENCALHANDO UMA CHATA

os banhos sulphurosos, o passeio da Copa onde de
tarde se reune gente e toca a banda, a Matta
o Club, etc. Jantamos no hotel com Bordallo Pinheiro
4. de Outubro 1891 – Saimos do hotel as 9 e fomos
ver a praça das Caldas onde se vende de tudo
principalmente boa fructa. Almoçamos no
hotel as 10 e partimos para S. Martinho as 10.50
Chegamos a S. Martinho ao meio dia e um quarto
Fomos à Capella de S. Antonio ao forte e ao farol
O porto de S. Martinho, ou Concha de S. Martinho
é uma interessante bacia maritima que tem en-
trada directamente do Oceano por uma aber-
tura limitada dos dois lados pelos promontorios
de Selir e de S. Martinho. Na vertente d'este monte
assenta a povoação chamada de S. Martinho do Porto
que em tempos foi muito importan-
te por se exportarem por
ali os productos agricolas do dis-



PAU DE BANDEIRA DO FORTE
S. MARTINHO

tricto de Leiria, taes como
cereaes, fructas, etc. e por
ser centro de construcções
navaes em que se em-
pregavam as madeiras

AZENHA
EM ALCOBAÇA

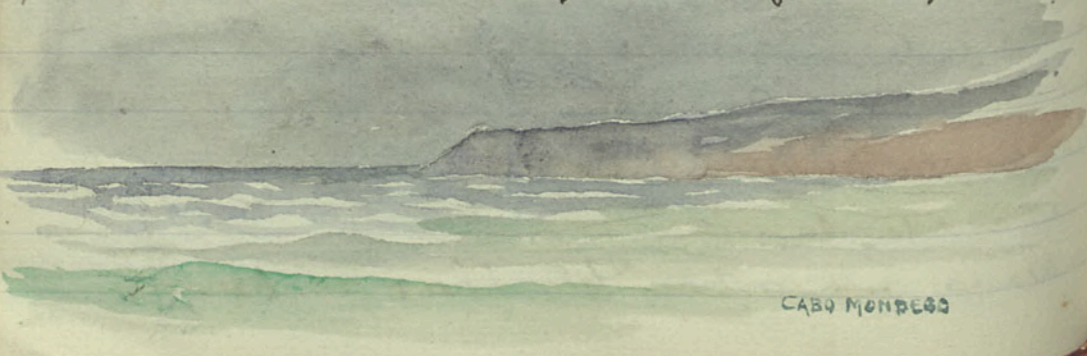
do pinhal real ou pinhal da Marinha Grande
Construiam-se muitos navios, tendo saido d'este
porto grande parte dos que entraram na in-
feliz expedição de D. Sebastião em 1578.
No fim do seculo XVII foram cons-
truidas n'este porto as naus Nossa
Senhora da Conceição e Oliveirinha cada
uma de 60 peças e ainda no principio do
seculo XVIII duas fragatas de 30 peças cada uma.
Hoje o seu porto está deserto e os seus estaleiros aban-
donados. A entrada da bacia tem de 200 a 250
metros de largo e
o diametro da
concha é de 1.200
a 1.400 metros. Os
fundos são pequenos
não excedendo na
entrada a 4 metros. Pela 1 hora da tarde

CASTELLO DE LEIRIA
VISTO DA ESTAÇÃO

CASTELLO DE LEIRIA
VISTO DE LEIRIA

FAROL DA FIGUEIRA
VISTO DA PRAIA

continuamos de carruagem directamente para a Nazareth por uma estrada incompleta e com muita areia. Chegamos à Nazareth às 3 horas vimos a praia, as chatas de pesca eguaes às de Cascaes, mas maiores que são encalhadas por juntas de bois, subimos o elevador que era movido por uma bonita machina de vapor horisontal e fomos à igreja e à pedra onde dizem se deu o milagre. A Nazareth é uma praia de banhos bastante concorrida e um centro de pesca. A lenda do milagre da Nazareth que sub.



CABO MONDEGO

BUARCOS
CASA DO SALVAVIDAS

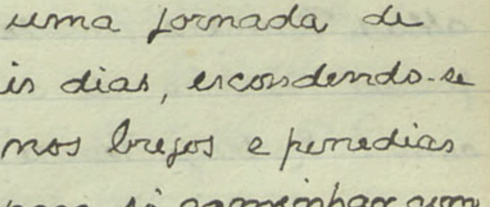
siste ha seis seculos e que se liga com a historia do ultimo rei dos Godos D. Rodrigo é a seguinte. Depois dos prodigios de heroicidade que o rei cavalleiro praticara na batalha de Guadalete em que perdeu a coroa fugira

DA FIGUEIRA A BUARCOS

vestido de pastor, para Merida não se dando a conhecer senão ao abbade Romano, com quem

GUINDASTE
NA FIGUEIRA

d'ali saiu, chegando á Pederneira depois de uma jornada de vinte e seis dias, escondendo-se de dia nos brejos e penedias que ia encontrando, para só caminhar com segurança de noite. O abbade Romano levava uma caixa com santas reliquias que lhe tinham vindo d'Africa e D. Rodrigo uma immagem encantadora da senhora da Nazareth. Chegados proximo do mar chamou-lhes a attenção um monte com perfil especial, bastante alto e arborisado e proprio para penitencia. Subindo aquelle



BUSSACO
DA ESTAÇÃO DO LUZO PARA O HOTEL

monte ficaram surprehendidos pelo panorama que d'ali se disfructava e do socego e solidão do logar. Ali resolveram pois habitar com dois hermitas; mas passado tempo, desejando D. Rodrigo ficar só o abbade Romano mudou para outro monte que lhe ficava visinho de onde se correspondia por signaes com D. Rodrigo, tendo se alojado em uma pequena gruta, onde improvisou um altar na rocha para collocar a imagem da senhora milagrosa. Por morte do abbade, disse, foi D. Rodrigo terminar seus dias em Vizeu esquecido e ignorado. Passados 463 annos quando D. Affonso, já septuagenario havia expulsado os agarenos para os confins do Al-Gharb e quando a cruz campeava já por quasi todo o paiz, foi então que uns pastores, subindo ao monte Siano, descobriram a imagem da senhora, e que a D. Fuas Roupinho, o valente alcaide de Porto

CAMINHO PARA A CRUZ ALTA
E CALVARIO

de mós. que andava à caça e perseguia um veado, ahi por 1182 succedeu o extraordinario milagre de se conservar suspenso sobre o abysmo, ficando gravada na rocha a impressão das patas do seu cavallo, a qual ainda se mostra aos crentes na pureza e poesia da lenda". Saimos da Nazareth às 4.30 e chegamos às 5.30 a Alcobaça tendo visto no caminho a fabrica de tecidos sobre o rio Coa. Em Alcobaça vimos por fora o Mosteiro que é bonito e um moinho d'agua que trabalhava seis mós. Ficamos no Hotel do Gallinha onde jantamos com dois francezes que pareciam ser comis voyageurs. No dia 5 de outubro saímos do hotel às 6.30 e fomos visitar o Mosteiro, jazigos etc e às 7.15 partimos para a Batalha. Passamos em Aljubarrota onde vimos a pá da celebre padeira, com um cabo muito ridiculo azul e branco, e a inscripção na.

porta da Camara. Ás 9.15 chegamos ao lindo convento da Batalha que visitamos assim como os seus appendices, capellas imperfeitas etc. Faz pena que um tão lindo monumento se encontre tão afastado dos grandes centros de população. Almoçamos e saimos ás 11.15 para Leiria onde chegamos as 12.30. Pouco depois continuamos para a estação do caminho de ferro distante uns 2 Kilometros. Pela carruagem que nos trouxe das Caldas por S. Martinho, Nazareth, Alcobaça, Batalha e Leiria paguei 8.000rs o que achei barato. Tomamos o comboyo em Leiria e chegamos á Figueira da Foz ás 2.40 Alojamos nos no Hotel Aliança. A cidade da Figueira esta situada na foz do celebrado Mondego, o Munda dos romanos e o Muliades de Strabão. Nasce este rio na serra da Estrella á altitude de 1.200 metros perto de Manteigas

O celebre Chalet do Luso
Construido por Emygdio Navarro
vista da Estrada

e depois de um percurso de mais de 200 kilometros termina no Oceano seis kilometros ao sul do Cabo Mondego.
O estuario do Mondego era antigamente vastissimo mas as alluviões foram pouco a pouco assoriando o leito do rio e formando os riquissimos terrenos que hoje se encontram nas suas margens.
A barra da Figueira tem um maximo de 5.7 m na baixamar de aguas vivas de modo que, sendo relativamente desabrigada só offerece entrada a pequenos navios
O porto interior muito assoriado tem pouco a pouco sido abandonado pela navegação de modo que a Figueira é uma cidade mais importante pela sua praia muito concorrida no verão pelos seus casinos e pela batota, do que pelo seu commercio. No dia 6 de outubro fomos ás 8.30 da manhã

CAPELLA DAS ALMAS
OU DA VICTORIA
BUSSACO

de ~~electrico~~ tramway à praia de banhos e de tarde n'um americano a Buarcos, povoação situada a uns dois Kilometros da Figueira na enseada ao sul do Cabo Mondego. Saimos da Figueira pelas 3h da tarde para a Pampilhosa onde esperamos 2h 10m pela partida do comboyo da Beira Alta que nos devia levar até à estação do Luso. Chegamos ali depois das 7h e tomamos uma victoria para nos conduzir até ao Hotel da Matta no Bussaco. distante uns 3 Kilometros. Cahiu uma chuva torrencial de modo que não foi muito brilhante a nossa chegada ao Hotel pelas 9h da noite. N'esta epocha o Bussaco não era ainda um rendez vous elegante de verão, nem a isso se prestava. O grande hotel estava ainda em construcção e o Hotel da Matta para onde fomos, o unico que havia, era pequeno e tinha apenas um andar

ENTRADA DO CONVENTO
1628

No dia 7 de outubro saimos do hotel pelas 7.40 da manhã: fomos ver a Cascata, a fonte do Ramalhão e passear na linda estrada que liga as Portas de Coimbra ás Portas da Rainha. O Bussaco é muito bonito devido á situação, pontos de vista e arvoredo. Ás 9.30 depois do almoço fomos em burros visitar as Capellas a Cruz Alta e a Memoria, ou monumento da Batalha do Bussaco. De tarde fomos passear até ao Luso, onde vimos o Estabelecimento de Banhos. Era no Luso que em geral se alojavam as pessoas que n'esta epocha visitavam o Bussaco. No dia 8 de outubro partimos do Hotel ás 11.40

UMA AZENHA NO MONDEGO

NO MONDEGO

e da estação do Luzo no comboyo das $6^{h}.29^{m}$. Chegamos à Pampilhosa à 1 hora e saimos à 1.19 para chegar a Coimbra ás $2^{h}.05^{m}$. Fomos para o Hotel Mondego Tomamos uma bateira ou meio barco e fomos ao Choupal. 9 de outubro Almoçamos as $9^{h}.40$ e saimos as $10^{h}.20^{m}$ n'uma carruagem. Fomos ao Jardim de Sta Cruz à Universidade e dependencias, museu, Jardim Botanico, Penedo da Saudade, Portella, estrada da Beira ao longo do Mondego, Quinta das Lagrimas, etc. No dia 10 de outubro fomos a Igreja de Sta Cruz e Sè Velha e a $1^{h}.40^{m}$ partimos de Coimbra chegando a Lisboa as $11^{h}.20^{m}$ da noite. Seguimos para Bellas onde fiquei até à partida para Moçambique em 21 de outubro. Fui de Bellas para a estação na charrette, no comboyo até Lisboa e n'um catraio para bordo do "Rei de Portugal" vapor de 3333 toneladas pertencente à Mala Real Portugueza. Saimos de Lisboa

SAIDA DE BELLAS 11h35

ás 3h30 da tarde mas demoramos nos em Belem até as 5 esperando uns passageiros

PARA BORDO DO REI DE PORTUGAL

Fóra da barra encontramos vaga do noroeste e balanço Os passageiros na maioria empregados do estado eram pouco interessantes O commandante José do Egito Rodrigues era bom marinheiro e o machinista Mac Nair habil e bom companheiro e jogador de xadrez.

Por não ter sido possivel substituir o dynamo fomos sem illuminação electrica

O "REI DE PORTUGAL" E A "QUANZA" EM BELEM
21 DE OUTUBRO 1891 4½ da tarde

ou quasi sem
illuminação visto
que os creados de
bordo não sabiam
tratar dos candi-
eiros de petroleo
comprados á ultima
hora. As 8.45 da manhã do dia 22 parou
a machina para reparar uma pequena
avaria ficando o navio com a vela de
estae de proa e grande e vela grande. Pas
saram avista varios vapores. Ao meio dia
Lat. 36.38 e Longitude 8°.4' W. navegadas
135 milhas e a navegar 855 até Marseille
Vento SW regular: avista a costa do Algarve
Dia 23 de outubro 1891 - Lat. 36.38 Long 2.55' W
Distancia navegada 240: a navegar 615
As 2.45 concluiu-se o trabalho nas valvulas
do condensador e começamos a navegar.
Com 64 rotações andaramos perto de 13 milhas
Pelas 13.13 passamos norte
sul com a Ponta da
Europa. Leves
aragens pela proa

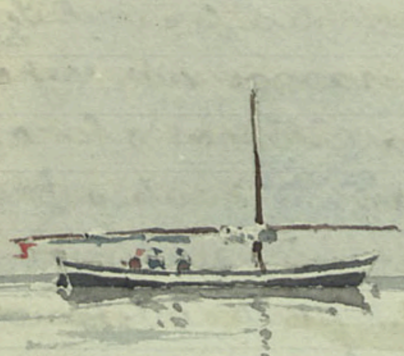
CABO DA GATA VISTO DO NE

Ao passarmos o Cabo da Gata um passageiro brazileiro que seguia para Marseille, vendo a costa tão arida exclamou Que terra tão pelada! 24 de outubro L=39°33' Long 1°21' E vento SW regular o barometro desceu

BARCA DE CAPA CORRIDA
25 OUT. 1891

muito (29".6). e o vento de tarde era SE muito rijo levantando vaga. Trovoadas chuvas e nevoa que nos obrigou a andar a meia força durante duas horas. As 9h vimos uma barca. No dia 25 outubro Lat 42°59'. e Long 4°50'. Passamos um vapor e uma barca. As 0h.15m avistamos o farol de Planier e fomos buscar o pratico proximo à entrada das dokas, que nos conduzia para dentro do porto artificial e depois para o dique (bassin de radoub) onde fomos limpar o fundo. Só vi uma linha mal administrada como era

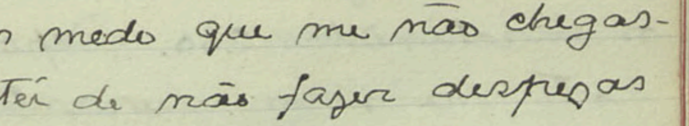
a Mala Real
é que se tem
a lembrança
de metter na
doca secca um
vapor carregado de carga e passageiros. Andei pela cidade com o Commandante e à noite fui ao Palais de Cristal. O serviço da doca foi feito rapidamente tendo o navio limpo o fundo, dado tres demãos de tinta e saido da doca em 14 horas. No dia 26 parti para Nice no comboio das 11.10. Foi a minha primeira visita à "Riviera" ou "Cote d'Azur" sem duvida um dos sitios mais bonitos agradaveis e elegantes da Europa. Quando ali cheguei pelas 6 da tarde já era noite. Fora da Estação estavam varios omnibus pertencentes aos varios hoteis não havendo, ou não tendo eu n'esta epocha nenhum guia mettime por palpite no omnibus do Hotel



BARCO DOS PILOTOS
MARSEILLE
Especie de catraia do Algarve

AVANT GARDE
Rebocador dos pilotos.

des Anglais que percebi
depois que era o melhor
e mais caro dos hoteis
de Nice. Entramos na cour do
Hotel e depois de me apear tomei um quarto
dos mais baratos. Vestime e vim jantar na
bella casa de jantar onde tocava uma or-
chestra. Estava no hotel o barão de Sandmann
que conhecia muito de casa de meus Paes
em Londres com quem estive conversando
depois de jantar e me preveniu que o hotel
era carissimo. Com medo que me não chegas-
se o dinheiro tratei de não fazer despezas
extraordinarias, não acendendo velas no
quarto não pedindo sabonetes etc, e no
dia seguinte 27 de outubro levantei me
as 6.30 da manha e fui percorrer esta
bonita cidade. Parti para Marseille as
11.56 chegando as 6 horas. Jantei no hotel
de Noailles e as
10 estava abordo
do "Rei de Portugal"
no dia 28



LOCOMOTIVA DO P.L.M. GRANDE VITESSE

EM NICE

fui visitar o Consul. Pelas 3h da tarde saimos do mole C do Porto para Port Said. Para auxiliar a saida dos vapores das docas ha rebocadores pertencentes a varias companhias, pagando-se 20 francos a cada rebocador. Os patrões dos rebocadores ganham 220 francos por mez e os machinistas 200. Depois de sair do porto paramos durante alguns minutos por causa d'uma chumaceira que aqueceu. Continuando a navegar em direcção ao estreito de Bonifacio com vento fresco do nordeste e muito balanço passamos pelo meio dia de 29 entre a Corsega e a Sardanha. Pelas 11.30 da manhã do dia 30 avistamos o Stromboli que as

Atracado ao mole C

GUARDA COSTAS JAPONEZ

4 da tarde estava pelo nosso travez. Stromboli uma das ilhas do archipelago de Lipari é notavel pelo seu vulcão quasi sempre em actividade. Devido á sua forma circular foi chamada Strongyle e era pelos antigos tida como a residencia de Aeolo o deus dos ventos. Plinio explica que o tempo se podia ali predizer com tres dias de antecedencia, devido á direcção do fumo do Vulcão. Quando alguns cruzados regressavam da terra Santa affirmavam ter ouvido perto do vulcão as lamentações das almas torturadas no

ESTREITO DE BONIFACIO
vento leste muito fresco
29 out.º 1891

ESTREITO DE BONIFACIO
FAROL DA ILHA RAZZOLI

purgatorio que segundo elles tenha por ali um entrada. O cone do vulcão tem uma altitude de cerca de mil metros

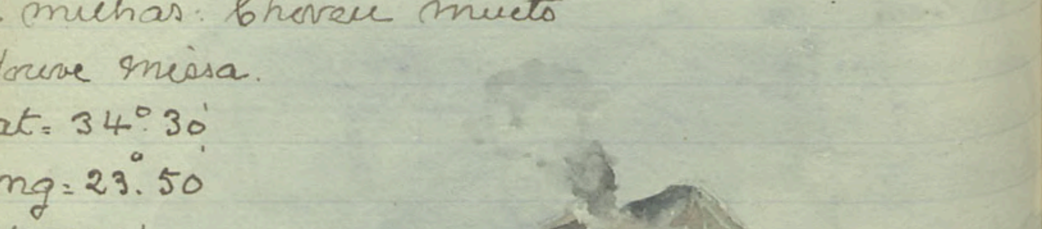
Posição a meio dia:
Lat. 36°.40' Long. 18°.35'. E.G

Pelas 7h entramos no estreito de Messina que ia passar pela terceira vez. Apenas viamos a illuminação das povoações nas duas margens do estreito, sobretudo a de Messina e Reggio

No dia 31 encontramos calmas e aragens de oeste. Ás 10h avistou se Creta por bombordo e mais tarde a ilha de Cavdo a umas 12 milhas. Choveu muito

Houve missa.

Lat.= 34°.30'
Long.= 23°.50
Dist. 282'

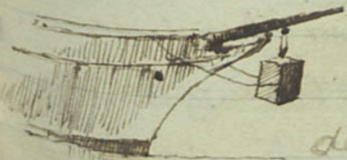


STROMBOLI
Visto do SW a 2 milhas 30 Out. 1891

NAVEGAÇÃO DE NOITE NO CANAL DE SUEZ

São poucos os passageiros que o navio conduz e quasi todos empregados publicos. Entre elles vae na 1ª classe um juiz para o Ibo que se embebeda e faz chinfrim quasi todos os dias e um capitão que bebe ao jantar onze copos grandes de vinho. A comida abordo é dada por um fornecedor de Marseille com quem a Mala Real tem um contracto e é boa, mesmo mal empregada na maioria dos passageiros.

Dia 1 de Novembro 1891 – Vento SSE fresco e rijo durante a noite. Alguma vaga. Latitude 32°43' Long. 28°16' Distancia percorrida em 24h = 255'



2 de Nov. Bom Tempo. Avistamos o farol de Port-Said e depois de navegar para elle durante algum tempo tomamos piloto e amarramos

em Port Said defronte do caes ás 22^h. Pouco depois começou se a metter carvão por quatro portalós. Até ás 9^h da noite metteram-se perto de mil toneladas de carvão de Cardiff ao preço de 23 Shillings por tonelada. Ao todo temos a bordo umas 1.600 Toneladas de carvão

NO CANAL DE SUEZ

Estive em terra até ás 8^{h}30^m. O carvão poder se ia ter mettido mais depressa se não fosse necessario de vez em quando parar a faina para arrumar nos paioes e no porão de vante. Mettemos agua a 3.25 a tonelada. Comprei um pyjama por 5 francos. Quando entramos em Port-Said já lá estava o "Reichstag" vapor da Deutsch Ost Afrika Linie que saira de Lisboa no dia seguinte à nossa partida. Entramos no Canal ás 10 horas da noite do dia 3 de Novembro. Na nossa frente

O VAPOR QUE RENDE O PILOTO
EM ISMAILIA

iam um vapor da British India e outro da "Clan line". As 10.30 p.m tivemos de garar para passarem dois vapores e durante o resto da noite pouco andamos por causa da nevoa. Foi esta a primeira vez que passei o canal com luz electrica. É um espectaculo interessante o ver os navios dirigindo os projectores à proa sobre as boias e margens do canal. Como não tinhamos luz electrica abordo tivemos de alugar um apparelho. O motor, dynamo, projector e farol de mastro, alugam se em Port Said por £10 por viagem. Veem com os apparelhos dois homens; um que ganha £15 por mez e trabalha à proa com o projector, dirigin-do-o sobre

NA PONTE DO "REI DE PORTUGAL"

as boias e margens do canal, e outros que trabalha com a machina. O vapor é fornecido pelos geradores dos navios. No Rei de Portugal gastam-se umas 3 toneladas d'agua com a luz electrica. O motor que veio para bordo era uma machina Brotherhood. Ligada directamente a um dynamo Brush de quatro polos com escovas a 90° fabricado pela casa Sautter Lemonier de Paris. N'uma caixa de ferro vem o motor e dynamo e n'outra os comutadores e ampermetro. Usam-se 35 amperes para a luz do mastro e 45 para o projector. O motor dá 350 rotações por minuto e trabalha a 70 libras de pressão. Quando de noite os navios garam no canal apaga-se o projector e accende-se a luz do mastro

O pratico do Mar Vermelho Moysés

ILHA JEBEL TAIR
6 NOV. 1897

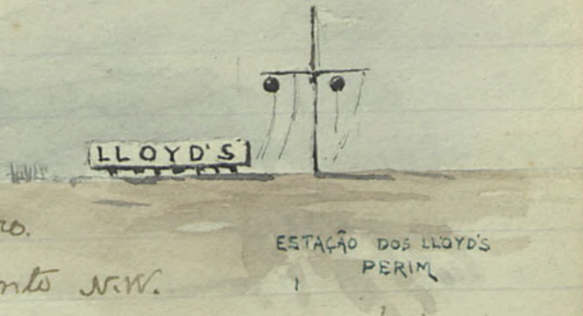
Ilha Vulcanica com 270 metros de altitude
Jebel Tair significa em arabe Monte dos Passaros
Em 1837 subiu ao cume o major Severson

4 de Novembro 1891

Navegamos no canal de dia e de noite garando umas 3 vezes.

VAPOR NO FUNDO
PERTO DE PERIM

Passamos já de noite os lagos navegando a toda a força. 5 de Novembro.. Saimos do canal pela 1.30 da manhã tendo gasto no percurso 27½ horas. Saimos de Suez às 4 da manhã e às 8 com vento à popa fresco largamos pela primeira vez o velacho e joaneta - 6 de novembro.



ESTAÇÃO DOS LLOYD'S
PERIM

Menos vento N.W.

Ferrou se o panno. As 11.30 passamos os Brothers e as 19.30 devemos ter passado o celebre baixo Doedalus

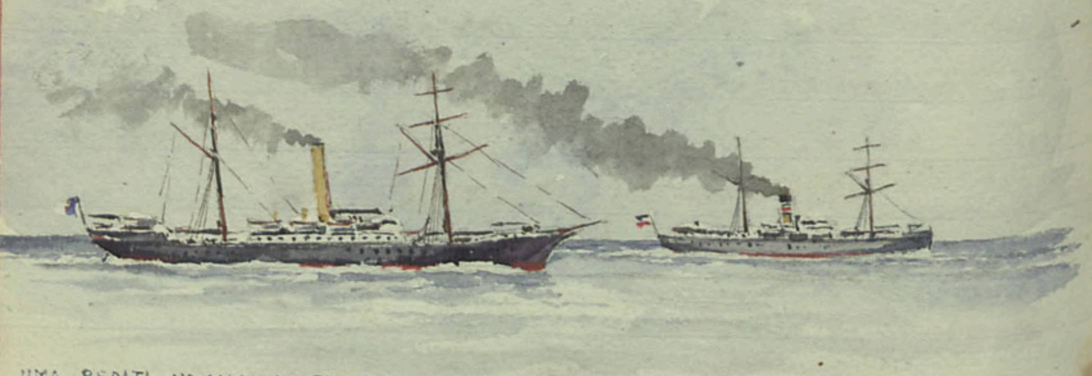
ENTRADA NO MAR VERMELHO

que não vimos. Ao meio dia Lat. 24°. 6' N Long. 36°. 5' e distancia percorrida 289'. Não temos calor exagerado (30°.0) como a temperatura do mar é quasi igual à do ar os banhos não refrescam muito. No banho sente se o excesso

LANCHA DA AGENCIA ADEN
9 NOV. 1891

PASSEIO AOS TANQUES

do sal que tem a agua d'este mar o que é facil verificar com um densimetro. Este excesso de sal explica-se pelo facto d'este mar nas suas 3000 milhas de costa não ter um unico rio a correr para elle e ser muito apertado. Devido a grande evaporação este mar recebe constantemente agua do Oceano Indico pelo estreito de Bab-el-Mandeb e está calculado que se não fosse essa agua o nivel do mar Vermelho desceria 23 pés por anno e o mar ficaria secco dentro de 100 annos - 7 de Nov. Vento mais fraco e às 20^h quasi calma. Ao meio dia Lat. = 20°.5' Long 38°.58 Distancia 289' - 8 de Nov = Tempo muito claro. quasi calma Lat: 16°00' Long 41°.16' Dist: 288' As 5 horas



UMA REGATA NO GOLFO DE SUEZ

REI DE PORTUGAL

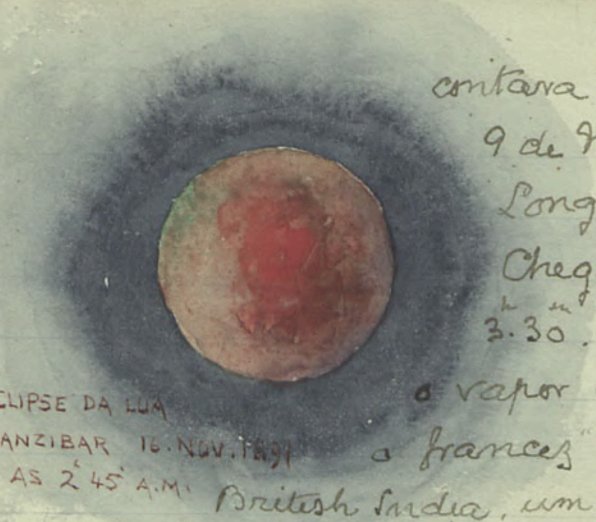
REICHSTAG

JOGANDO O XADREZ
COM O 1º MACHINISTA MAC NAIR
13 NOVEMBRO 1891

passamos Zebel Zebayr e á meia noite por leste de Zebel Zuguer. As 14h saimos o estreito de Bab-el-Mandeb (em arabe "porta das lagrimas") na ilha de Perim vimos o casco d'um vapor naufragado e a estação telegrafica dos Lloyd's que communica para Londres a passagem de todos os vapores. A ilha de Perim occupada a primeira vez pelos inglezes em 1799 é um optimo ponto de observação mas tem pouca valor. A sua altitude pouco excede 60 metros e n'esta epocha

CABO GUARDAFUI VISTO DE LESTE

VISTO DO SUL



ECLIPSE DA LUA
ZANZIBAR 16. NOV. 1891
AS 2^{h} 45' A.M.

contava uns 250 habitantes.
9 de Novembro. Lat. 12°-31'
Longit. 44°15' Distancia 293
Chegamos a Aden às
$3^{h}.30^{m}$. Estavam no porto
o vapor allemão "Reichstag"
o francez "Djemnah", um da
British India, um da Transatlantica
e mais tarde entrou um da P.&O. Depois de
jantar fui a terra e com o commissario Motta
Marques de carruagem passear até à cidade
arabe e aos tanques. O commandante recebeu
um telegramma do Chefe da Divisão Naval de Mo-
çambique perguntando se eu vinha abordo.
Soube depois que o Limpopo tinha ordem
para partir para Angola e desejavam saber
se devia esperar pelo
seu novo commandan-
te que era eu.
Às 9 horas da
noite depois
de ter estado
na varanda
do hotel a tomar

NAVIO DO SULTÃO
16 NOV 1891

refrescos voltamos para bordo. 10 de Novembro

Ás 1.h 30 da manhã largamos de Aden para Zanzibar. Ao meio dia Lat. 12°.29' Long. 46°.59' Distancia 110 milhas. O vapor "Reichstag" saido á meia noite vae na nossa proa mas vamol-o alcançando.

Aden a Zanzibar

Latitudes e Longitudes

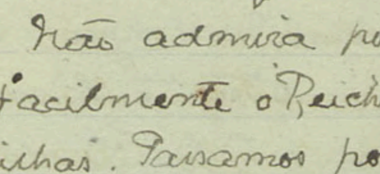
ás 24.h:	9. Nov.	Lat 12°.29'	Long. 46.59.	D=110
"	10 "	Lat = 11.16	Long 51.22,	D=310
"	11 "	Lat - 6.37	Long 49.37.	D=306
"	12 "	Lat = 2-34	Long 46.40	D=300
"	13 "	Lat = 0.48 S	Long. 43.40	D=270
"	14 "	Lat = 4.14 S	Long 40.43.	D=268

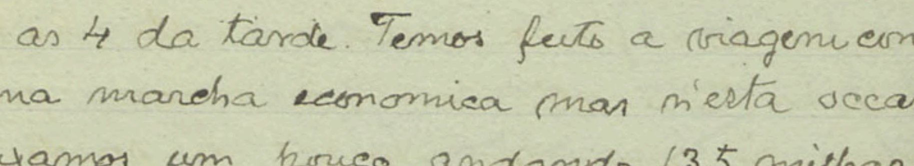
O "Rei de Portugal" assim como os outros vapores da Mala Real Portugueza, "Malange" Moçambique e Loanda eram vapores de boa marcha. O contracto para a sua construcção estabelecia 14,5 milhas por hora na experiencia

PALACIO DO SULTÃO

Deposito d'agua e chafariz
ZANZIBAR

desenvolvendo as machinas a força de 4.000 cavallos. O "Rei de Portugal" tinha singraduras a 15 milhas. Não admira por tanto que alcançassemos facilmente o Reichstag que era um barco de 11 milhas. Passamos por elle as 4 da tarde. Temos feito a viagem com uma marcha economica mas n'esta occasião puxamos um pouco andando 13,5 milhas com 70 rotações. Como me fez notar o encarregado da machina foi a primeira vez que vimos sair fumo pela chaminé.





Dez antigas peças portuguezas

em vista do carvão que queimavamos ser Cardiff de boa qualidade e a navegarmos com marcha reduzida De manhã avistamos terra d'Africa e pelas 9 horas dobramos o celebre Cabo Guardafui d'esta vez com muito bom tempo, calma e mar plano. Navegamos em direcção a Ras Hafun. Ao meio dia estavamos em frente de Ras Asir (O cabo do meio) O cabo Guardafui não è muito alto. È amarellado e parece saibro amarello. Ao sul do Cabo ha terra alta que è a unica que primeiro vê quem vem do sul ou sueste No dia 11 Tivemos mar plano vento NE muito fraco e corrente ao SW. No dia 12 continuou o mar plano e a corrente ao SW mas o vento rondou para o SE. A 13 Ceu quasi limpo vento SE fraco e ondulação do mesmo e a 14 o mesmo tempo com um pouco mais de ondulação. No dia 15 pelas 4 horas avistou se Pemba, navegando ao longo da costa e

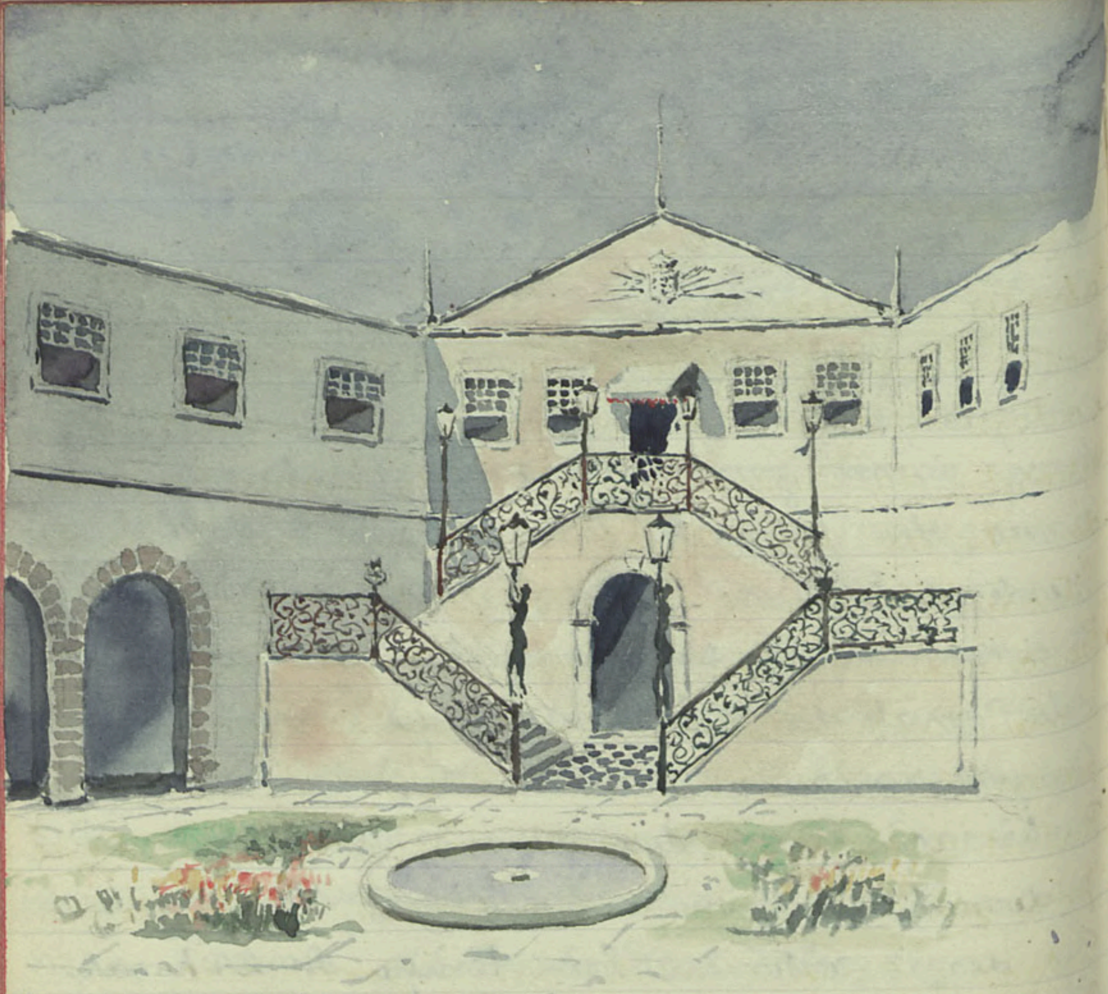
VAPOR DO SULTÃO

depois para oeste avistamos o farol do norte de Zanzibar. A difficuldade de estimar a distancia á terra com o luar cuja intensidade variou devido a uma eclipse, e talvez o facto de não navegar pela distancia deu logar a que passassemos por cima dos baixos sem dar por isso, senão mais tarde. Pelas 3^h da manhã do dia 16 fundeamos perto de terra em 11 braças. Ás $5^h.30^m$ suspendemos e entramos no fundeadouro de Zanzibar. Estavam no porto o vapor "Rovuma" da Mala Real Portugueza duas canhoneiras allemãs, a ingleza "Marcinei" e uma do Sultão. Zanzibar tinha ainda n'esta epocha muito mais importancia que tem hoje por ser o centro do commercio da costa africana fronteira e por causa da grande influencia que tinha o Sultão. Fui a terra e percorri parte da cidade, tudo no genero arabe desagradavel aos europeus. Vi em frente do Palacio um grupo de

antigas peças de artilheria portuguezas de bronze, um grande chafariz imitando um navio, etc. A noite tocou uma banda em frente do Palacio do Sultão

16 de novembro. As 20 horas saimos de Zanzibar pelo Canal do sul. Bom tempo e mar plano Aragens variaveis. Um dos tripulantes da embarcação do pratico perdeu um dedo no cadernal ao arriar o barco que vinha nos turcos. No dia 17 continuou bom tempo. As 24 horas estavamos em 11° 11' de latitude sul e em 40° 48' de longitude leste tendo tido uma singradura de 281 milhas. Pelas 17 horas do dia 18 começou-se a ver terra por estibordo que só às

Lancha a vapor Conduciá do Arsenal de Moçambique. De aço, machina de dois cylindros construida na Allemanha custou 500 libras.



ENTRADA DO PALACIO DO GOVERNO
MOÇAMBIQUE 1891

19 horas (7 da manhã) se reconheceu ser do sul de Moçambique. O termos nos affastado da costa por causa do baixo de Pinda e as fortes correntes ao sul fizeram com que varassemos o porto de umas 30 milhas. Viramos para o norte e pela 1.15 da tarde do dia 19 amarramos no porto interior de Moçambique onde estava a Corveta "Rainha de Portugal". Vieram

CASCO DO ANTIGO VAPOR "QUELIMANE"
TYPOGRAFIA DO "AFRICA ORIENTAL" UNICO JORNAL QUE SE PUBLICA EM MOÇAMBIQUE

a bordo o chefe da Divisão Naval J. A. Botto, o director do Arsenal Serejo e outros officiaes. Desembarquei e fui para o deposito da Divisão Naval onde fiquei hospedado até ao dia 22. Apresentei-me ao Chefe da Estação Naval e comecei a contar tirocinio
Fui cumprimentar o Governador da Provincia o meu antigo comandante da "Rio Lima" e companheiro da viagem atravez da America Rafael d'Andrade. Jantei com o Chefe da Estação fomos ouvir a musica que tocava em frente do Palacio e passei a noite com o Governador.
No dia 20 levantei-me ás 5 horas da manhã para percorrer a ilha antes da hora do calor. A ilha de Moçambique é quasi plana e tem de circumferencia approximadamente uma legua Data de 1763 a inauguração da villa de S. Sebastião que em 1818 passou a cathegoria

Deposito de carvão da Mala Real
Moçambique

PANGAIO SAINDO DE MOÇAMBIQUE

da cidade. Diz-se e com razão que a cidade è tão pequena que se pode percorrer emquanto se fuma um charuto. As ruas são em geral estreitas mas bem tratadas o que não admira por terem pouco movimento. As casas tem terassos onde se recolhe a agua da chuva que è conservada em cisternas de que se abastecem os habitantes. Nesta occasião a Divisão Naval pagava a agua à razão de 7 reis o litro. Defendem ou antes defendiam a ilha duas fortalezas S. Sebastião ao norte e S. Lourenço ao sul. A fortaleza de S. Sebastião è o edificio mais notavel de toda a costa de Moçambique. Foi começada em 1558 e è construida com cantarias idas da Europa e da India.

LIMPOPO
25 NOV. 1891
LOURENÇO MARQUES

Tem 22 metros de alto e tinha logar para 80 canhões. O plano é d'um sobrinho de Frei Bartholomeu dos Martyres que antes de ir para o ultramar aprendeu architectura em Flandres. Era Moçambique a primeira colonia portugueza em Africa que visitava e não fiquei enthusiasmado. De tarde e à noite o divertimento dos officiaes da Estação naval era irem conversar para a porta da loja d'um mouro fornecedor da Estação chamado Jumah ou irem sentar-se a tomar fresco no extremo da ponte. Para quem gostava havia quasi sempre onde jogar a batota. Vi o hospital, o cemi-

BALISAGEM DE LOURENÇO MARQUES
Substituição de boias para pintar

A BOIA DE COCKBURN SHOAL
ENCALHADA PARA LIMPAR E PINTAR NA ILHA ELEFANTA

terio, o mercado etc. Almocei e jantei com o Governador. A noite houve uma pequena soirée no Deposito da Estação - No dia 21 de manhã fui dar um passeio pela ilha e desenhar, almocei com o Governador e ajudante alferes João de Freitas Branco e de tarde visitei a Escola de Artes e Officios e o Arsenal, do que gostei. Fomos depois de jantar no Deposito a uma recita no theatro da escola de artes e officios. Theatro actores e publico, tudo muito reles. Ainda assim o melhor era o theatro.

22 de Novembro 1891 - De manhã fui visitar a fortaleza de S. Sebastião, e depois à missa d'onde era curioso ver sair os diversos des-

tacamentos a sair da
igreja levando à frente
as pretas a dançar. As 3
10h embarquei com o Governador na lancha a
vapor Conducia que nos levou para bordo do
Rei de Portugal. Atracado ao Rei de Portugal
estava o vapor Tungue que nos auxiliou a
dar a volta para sair do porto; um pouco
depois do meio dia - 23 de novembro - Vento
Sul bonançoso e mar de vaga. Latitude 19°.2'
Longitude 38°.16' E. e distancia 283 milhas
25 de novembro - De manhã avistamos a Inhaca
e depois de tornear as duas boias que marcam
o Canal entramos em Lourenço Marques pelas
11 horas da manhã. A entrada na bahia de
Lourenço Marques não era facil para navios
demandando muita agua, n'esta epocha em
que não havia nem o farol
de Cockburn, nem o da
Inhaca. Os pontos de referencia
estavam muito distantes e o
processo mais seguro de
navegar era com o sextante

BOIA DE COCKBURN SHOAL

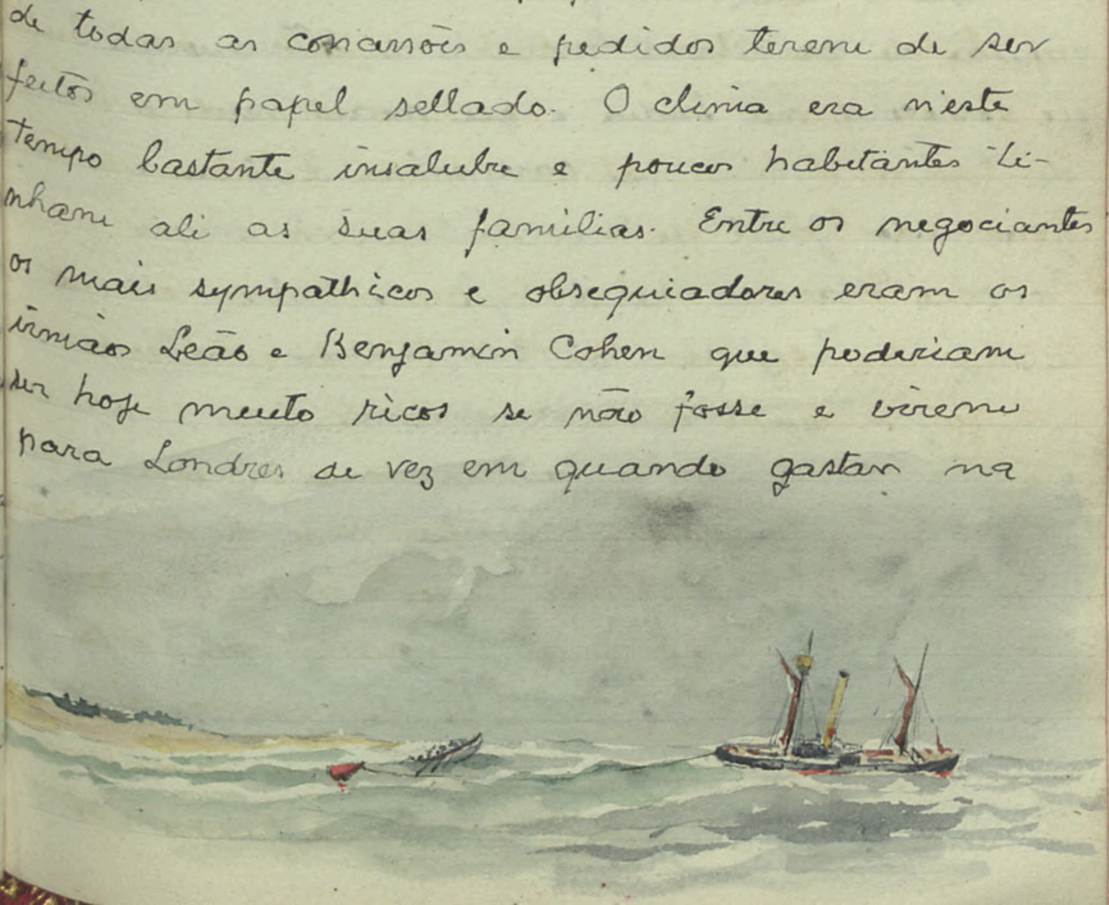
PESCA NA ILHA ELEFANTA
9 dezembro 1891

empregando o methodo dos segmentos capazes. Lourenço Marques é o nome d'um portuguez que fez um reconhecimento n'esta bahia em 1546. O capitão da marinha ingleza Owen fez o levantamento do plano da bahia em 1823 trabalho difficil e bem feito sobretudo para aquella epocha e attendendo ás difficuldades e mau clima. Tratou tambem de tomar posse da bahia para o seu governo o que não lhe posso levar a mal, visto que estava por nós quasi abandonada. Em 1867 foi ali edificado um Presidio mas só começou a ter grande importancia quando se pensou no caminho de ferro para o Transval inaugurado em 1895.

Quando ali chegamos o desembarque fazia-se n'uma praia de

TEMPORAL DO SSW

areia e de areia eram as poucas ruas da cidade tendo algumas passeios de cimento. Havia o plano da futura cidade mas o governador definia as avenidas. "Um pau espetado na areia com um letreiro". As casas na maioria de zinco davam logar a que os estrangeiros chamassem à cidade a terra do Zinco e do papel sellado. em vista de todas as concessões e pedidos terem de ser feitos em papel sellado. O clima era n'este tempo bastante insalubre e poucos habitantes tinham ali as suas familias. Entre os negociantes os mais sympathicos e obsequiadores eram os irmãos Leão e Benjamin Cohen que poderiam ser hoje muito ricos se não fosse e virem para Londres de vez em quando gastar na



pandiga todas
as mil libras que
ganhavam. Do
sexto femenino só
me lembro d'uma
dona d'um bar, Marion. Era capitão do porto e estava encarregado do levantamento hydrografico do porto Augusto Cardozo um official de marinha muito original e habil meu antigo condiscipulo na Escola Naval. Era governador do districto o capitão de cavallaria Mousinho de Albuquerque que eu conhecera na India e que mais tarde se havia de tornar notavel nas campanhas d'Africa e como Governador Geral de Moçambique. Ao chegar a Lourenço Marques percebi que me tinham deixado a minha bagagem em Moçambique! Só tinha a bagagem que trajia no camarote: fatos à paisana e o grande uniforme. Telegrafei para Moçambique para me mandarem as malas, mas n'esta epocha

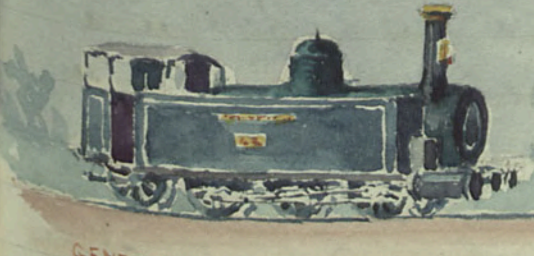
PARA INDIGENAS

as comunicações eram poucas e
tinha que esperar. Tomei conta
do Comando do Limpopo que
me foi entregue pelo comandante
Pedro d'Azevedo Coutinho e fui para terra

O Limpopó é uma canhoneira de rio feita para navegar no Limpopo onde afinal nunca entrou. Foi construida em Inglaterra em 1890. Deslocava umas 300 Toneladas media 37.79 de comprido e 6.40 de boca. Demandava uns 7 pés a ré e 5½ à proa. Tinha dois helices movidos por machinas de triplice expansão da força de 520 cavallos. A velocidade maxima era de 10 milhas por hora. Estava armada com uma peça Hotckiss de 65 millimetros no castello e um canhão Revolver do mesmo auctor de 37mm à popa.

Bandeira da Republica do Transval

Tinha duas baleeiras nos turcos e um pequeno bote que se mettia dentro do navio em viagem. Avante tinha um porão para carga. Os alojamentos eram bons attendendo as dimensões do navio e a camara do comandante a ré, devido às formas cheias do navio era mais espaçosa do que n'outros navios maiores. O consumo de carvão a toda a força era de 4 toneladas



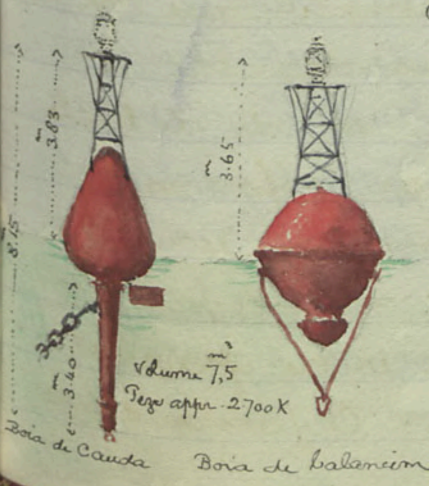
GENERAL JOUBERT
43

CANHONEIRA ZAIRE
25-Dez-1891

por dia. Não havia officiaes de guarnição alem de tres aspirantes de marinha saidos da Escola ha uns seis mezes: Ferreira Lemã, João de Freitas Ribeiro e Magalhães Ramalho. Completavam o estado maior da canhoneira o 1º machinista Antunes, meu companheiro da Rio Lima e um aspirante de machinas Carlos Silva rapaz muito intelligente que mais tarde veio a fallecer atropelado por um automovel em Italia. O chefe da Estação naval disse me que não tendo oficiaes para me dar me não obrigava a seguir para Angola mas eu que tinha desejo de vêr toda a Africa promptifiquei me a seguir só. No dia da nossa chegada a Lourenço Marques o Governador do districto Joaqm. Mousinho d'Albuquerque offereceu ao Governador Geral Rafael d'Andrade um jantar de 20 talheres para o qual fui convidado e ao qual tive de ir de grande uniforme, o unico que tinha. O jantar come-

çou às 7.30 e aca-
bou às 10.30 apesar
do Rafael ter pedido
para supprimir al-
guns pratos! Depois
de jantar fui dormir para bordo do "Rei de Portugal"
Sendo necessario fazer alguns trabalhos na
balisagem do porto o Governador telegrafou para
Lisboa e eu recebi no dia 28 de novembro
ordem para a elles proceder. Acendeu se a
caldeira e no dia 29 fomos com o Capitão
do porto collocar uma boia cylindrica ver
melha em Leech Reef. As boias que existiam
eram destinadas a conter gaz comprimido para
illuminação. Tinham ido para Lourenço Marques
com o vapor "Mac Mahon"
que tinha disposições proprias
para fornecer gaz às boias.
gaz especial que chegou a
fabricar se a ter um gazo-
metro em terra. A verdade
porem é que as boias nun-
ca tiveram luz e que o
Mac Mahon se perdeu na

Boias de Lourenço Marques



NORSEMAN

fos do Lompopo
As boias eram de
chapa grossa e pe-
sada para resistir
a pressão do gaz
que nunca lá entrou! No dia 30 acompanhou-
nos o Freire d'Andrade meu antigo condiscipulo
no Collegio do Villar e n'esta epocha engenheiro de
Minas ao serviço do Governo. Foi mais tarde
um dos melhores Governadores da Provincia
ministro, etc. Levamos uma boia a reboque
para substituir uma das dos baixos da en-
trada da bahia mas reconhecemos ser pe-
rigoso ir o navio fazer este serviço indo atra
car ás boias muito mais fortes do que elle
Fomos fundear a boia na ilha Elefanta e
voltamos a Lourenço Marques buscar um
batelão para fazer o serviço de substituir as
boias. No dia 1 de dezembro saquei 900$000
para fazer o pagamento
á guarnição. Prepa-
ramos nos para con-
tinuar o serviço das
boias no dia 2. O ca-

"EUXENE"

DE LOURENÇO MARQUES AO NATAL

pitão do porto só mandou como bagagem um caixote de vinho do Porto pois declarou que emquanto não acabasse o serviço nem se lavava nem se despia! Largamos de Lourenço Marques às $3^h.30^m$ da tarde com um batelão a reboque e fundeamos ao por do sol em Port Melville (Ilha dos Elefantes) O batelão foi alugado por £5 por dia à Companhia das Descargas. No caso de se perder pagamos dois contos de reis e as avarias serão reparadas pelo Governo.

3 de dezembro. Suspendemos às 5^h e levamos a reboque o batelão e a boia. Chegamos à boia de dentro da entrada do porto as 7 horas. Fundeamos perto e substituimos a boia pela que levamos a reboque. As 3^h. seguimos para Port Melville onde fundeamos às 4^h. Depois de jantar encalhou se a boia em terra e fui na baleeira à pesca. Com a rede de arrastar pescou se muito peixe.

4 de dezembro.- De manhã tirou se uma

"LIMPOPO"
NO PLANO INCLINADO
DURBAN 6 JANEIRO 1892

photographia da boia e mediu-se. Mandamos uma baleeira à pesca. A 1 hora largamos para Lourenço Marques deixando o pessoal da capitania encarregado de limpar e pintar a boia que tinha muito mexilhão agarrado. Chegamos a Lourenço Marques às 3.30. Fui jantar com o Rafael d'Andrade e Freire d'Andrade. Quando fallamos sobre um mappa de Africa que estava do lado opposto da sala percebi que distinguiam n'elle coisas que eu não via. Pedi a luneta ao Freire de Andrade e comprehendi que me tinha tornado myope, visto que com a luneta via melhor. Quando andava nas escolas não era certamente myope por isso que a grande dis

tancia via o que estava escripto na pedra. Calculo que me tornou myope o ler muito à noite com má luz, quando na estação da China
6 de dezembro - Depois de metter 25 toneladas de carvão largamos de Lourenço Marques para a ilha Elefanta pelas 2 horas da tarde e fundeamos ali perto das 5h. Pescamos muito peixe. De noite soprou vento Sul muito rijo que nos obrigou a mudar de fundeadouro pelas 2h da manhã e impediu qualquer trabalho nas boias no dia 7.
8 de dezembro - Largamos com o batelão e a boia a reboque pelas 6h da manhã e não podendo encontrar a boia de fora, concluimos que se tinha perdido. Depois de ter recorrido a amarra de reboque e outras peripecias fomos fundear o batelão e a boia na Elefanta e seguimos para Lourenço Marques a buscar uma gata e amarra para a boia. Chegamos a Lourenço Marques ás 5h30m. Fizemos uma tabella de desvios e durante a noite mettemos a bordo a gata e a amarra para a boia.

"RICHARD KING"
DURBAN
Custou 22.000 libras
velocidade 14 milhas

9 de dezembro 1891
Pelas 4 horas da manhã largamos de Lourenço Marques chegando á Elefanta pelas 6h.30m. Foi o Augusto Cardozo para terra tirar photographias do navio. Pegamos na boia a reboque e ás 9h. largamos para o local da boia. Por angulos tomados com o sextante para a Inhaca verificou se que a boia que existia era a de fora e não a de dentro e que portanto tinhamos andado em erro desde o começo do trabalho. Fomos procurar a posição da boia pelos segmentos capazes e pouco depois do meio dia estava fundeada em 5 braças de fundo a boia de Cockburn shoal. Fomos prumar o canal até á boia de fora (era preamar de aguas mortas) e nunca encontramos menos de 7 braças. Em torno da boia de fora fizemos experiencias de rotação com o navio. Com os dois helices, a toda a força (por BB) demos um giro de 360° em 4m.15s. Só com um helice fizemos a rotação no mesmo

tempo mas o circulo tinha menor diametro. Fomos fundear na Elefanta pelas 2 horas. As 5^h demos um tiro com a peça Hotckiss de tiro rapido para exercicio, empregando uma granada. Na praia pescamos bastante peixe.
10 de dezembro - Pela meia noite levantou-se uma trovoada com vento sul fresco. As 4^h da manhã o navio garrava e tinha terra muito perto pela popa e sondamos em 8 pés. Fez-se vapor e fomos fundear leste oeste com Gibbon Point em 10 braças de fundo. Soprou vento rijo.
11 de dezembro - Pelas $10^h.45^m$ largamos de Gibbon Point estando o tempo bastante melhor, levando o batelão a reboque: chegamos à boia de Cockburn, fundeando a barlavento d'ella e foi a baleeira com gente pintal-a de preta. Pouco antes das 2 horas tendo concluido o serviço suspendemos e largamos para Lourenço Marques onde amarramos pelas $5^h.30^m$ com 40 braças de amarra de cada ferro. Apagou-se. Os navios empregados n'este serviço de balisagem costumavam ter uma gratificação de 50% sobre os soldos dos tripulantes e os comandantes uma libra por dia. Fallei

ri isto ao Gover
nador Geral que
me disse não
me dar dinhei
ro por precisar
fazer economias
e visto eu ser
seu amigo era
isto um bom exemplo!
Pouco mais ou menos o que me succedera na China
Fiquei uma semana fundeado em Lourenço Mar-
ques durante a qual convivi com o Cardozo
Rafael d'Andrade, Freire d'Andrade, Cohens, etc
Fui almoçar com o Cardoza a casa d'elle na
Ponta Vermelha para onde então não havia
sinão um caminho sobre a areia. Ia-se a
cavallo. Um marinheiro estando de quarto
foi para terra com azeite roubado para ven-
der sendo apanhado pela Alfandiga. Não
sei se este roubo seria feito de accordo com
o commissario Ribeiro que mais tarde vim
a saber ser um gatuno muito reles que já
abordo da "Liberal," furtára lenços d'uma loja em Port Said

19 de dezembro 1891 – Saimos pelas 4 horas da manhã de Lourenço Marques, à pedido do Governador para procurar uma boia das do porto que tinha sido vista na costa do norte. Proximo à ilha Elefanta vimos fundeada a canhoneira "Liberal". vinda de Moçambique. Contornamos Shefoina Reef e seguindo ao longo da costa vimos a 35 milhas de Lourenço Marques uma boia encalhada na praia. Trabalhou se todo o dia em desencalhar a boia o que não foi facil por isso que a boia era muito pesada, encalhara na preamar e tinha a cauda enterrada na areia. O desembarque na praia tambem era difficil e perigoso devido à rebentação. Fundiamos o mais perto possivel passamos um cabo a boia e o navio a puxar pelo cabo e a gente em terra conseguimos desencalhar a boia que as 6 horas estava amarrada pela nossa popa. Suspendemos o ferro e fomos fundear umas 5 milhas mais ao sul. Durante a noite porem por effeito das correntes d'agua a boia vinha contra o navio e como era muito mais forte do que elle era necessario afas-

PONTE SOBRE O RIO UMGENI
HOWICK

talá-a com croques e remos o que deu grande massada e cuidado. Durante a noite tivemos trovoada, chuva e vento

20 de dezembro - Suspendemos as 5 horas da manhã e navegamos para as boias, vendo a preta pelas 7.30. Muito vento e bastante mar Chegamos a Lourenço Marques à 1.30 onde já estava a "Liberal" que me trouxe a bagagem de Moçambique. Só quem já perdeu a sua bagagem sabe o desagradavel que è, e o transtorno que faz.

24 de dezembro - Fomos fazer uma excursão até ao fim da linha de caminho de ferro já construida. Sai de Lourenço Marques às 7.5 no caminho de ferro com o Comandande da "Liberal" e dois guardas marinhas. Fomos até ao fim da linha em exploração Hectorspruit 4ª estação no Transval Kilometro 139 de Lourenço Marques. O terreno na maior parte arido

e pouco interessante. Em Lourenço Marques fui um dia a pé à Ponta Vermelha apanhei sol e creio em vista d'isso a primeira febre palustre. Foi a primeira vez que me servi d'um frasco de bom quinino d'inglez que minha mãe me dera quando pela primeira vez fui para a Estação da China. Estive uns dias a bordo tomando limonadas e quinino.
Tendo completado o serviço de balisagem que nos demorou em Lourenço Marques, preparou-se o navio para emprehender a viagem para Angola viagem pouco propria para um navio de 300 Toneladas calando 7 pés.

De Lourenço Marques ao Natal

31 de dezembro – Saimos de Lourenço Marques ás 8.30 da manhã. Paramos proximo da boia de Shefina Reef para fazer uma tabela de desvios. Seguimos depois por Cockburn Channel e marcamos o norte da Inhaca leste oeste a 1' pelas 2h da tarde. Continuamos perto e ao longo da costa com latinos e velas de proa largos visto o vento ser lesnordeste. De noite houve grande balanço por causa do mar que o vento levantava, o que

"SWALLOW"
BLUFF 31-1-92

deu causa a desmontar-se o canhão re volver que estava sobre o convez por cima do meu camarote, não percebendo eu a principio a causa de tão grande ruido
1 de Janeiro de 1912. Vento Sudoeste fraco e de tarde calma e vento sul. Largaram-se os latinos
Na madrugada do dia 2 avistamos o farol do Natal e seguimos perto de terra até à entrada do porto que n'esta epocha ainda só dava accesso a pequenos navios. Os grandes paquetes fundearam fora e os passageiros, devido ao estado do mar, eram muitas vezes transbordados para os rebocadores ou tenders, dentro de cestos içados nos paus de carga. N'este dia o mar estava perfeitamente plano e via-se fundeado fora um paquete da Castle Mail. Içamos o signal a pedir piloto, mas como não viesse nenhum resolvi entrar sem piloto o que causou uma certa impressão na cidade que suppunha não ser necessario defender o porto por

suppor que não era possivel a entrada sem piloto. Eram 8.30 da manhã quando entramos. Ao dar a volta dentro do porto para fundiar encalhamos n'um baixo d'areia. d'onde só conseguimos sair quando a maré encheu. O pratico que então veio abordo ao atracar ao navio disse me. "Então o sr quiz limpar o fundo sem entrar no plano inclinado. Fomos amarrar a um rebocador "Forerunner". N'esta epocha o porto interior estava ainda cheio de coroas de areia e o espaço disponivel era pequeno.

3 de Janeiro – Por ser domingo não foi possivel fazer nada. Tive com a entrada no Natal uma optima impressão. Muitas senhoras e creanças coisa que não via ha muito tempo. Boas ruas, tramways, bonitas casas de habitação no monte junto à cidade (Berea), boa carne e bom pão como não comiamos ha muito tempo. A população do Natal composta só de pretos e inglezes é muito mais agradavel do que a do Cabo e d'outras cidades sul africanas onde se encontram muitos individuos atravessados de hollandezes, boers, javanezes etc. restos do dominio hollandez.

NAVIO ENCALHADO
NO SOUTH BREAKWATER
DURBAN

4 de Janeiro. Procurei o Consul e ao capitão do Port - Port Captain com quem combinei entrar no plano inclinado -slip- no dia seguinte. Tratei com a casa Brown do fabrico na machina e com Wilson a pintura do fundo. O consul de Portugal Eduardo Borges de Castro, já tinha sido demettido mas continuava a occupar o logar o que é extraordinario! Era um homem do Porto que teve fortuna que gastou e arranjou depois este logar. Não fallava inglez como na Africa do Sul era e é indispensavel de modo que a sua situação não era brilhante. Declarou-me que o Governo o tinha exonerado e não lhe pagava, mas que elle tinha estabelecido um imposto sobre a emigração para Inhambane que lhe rendia dois a tres contos por anno e que com isso ia "bibendo"!

5 de Janeiro - Entrou o "Limpopo" no plano inclinado pelas 3.30 da tarde. O fundo do

navio estava bastante sujo e alguma coisa
falto de tinta. Viu estar partida pelo meio uma
das abas do hélice de estibordo. Visto a parte par-
tida estar coberta de concha à fractura devia
ser antiga. Começou a raspar-se o fundo e o
interior do navio, porões, etc.
6 de Janeiro - Concluiu se a limpeza do fundo
e deu-se "holystone". Substituiu-se o helice por outro
que havia a bordo de sobresalente. Recebi o orça-
mento da pintura do fundo etc £120 e do fabrico
nas machinas £275. Fui ao theatro que é bonito
ver uma opereta ingleza 'Beauty and the Beast'
que gostei, e onde havia uma actriz engraçada
que entre outras coisas cantava o seguinte:
John the gentleman's son la di da
Wears eye glass and smokes his cigar
Get all his money from his Papa
That is John the gentleman's son!
Os tramways no Natal eram n'esta epocha puxa-
dos a cavallos. Para evitar os trocos comprava-se
um bilhete por um shilling: era um bilhete
de cartão dividido em doze partes cada uma
correspondente a uma zona e a um penny. De-
pendia do numero de zonas que o passageiro

SAINDO DE DURBAN
12 fevereiro 1892

desejava atravessar
o numero de cortes que
o conductor fazia no
bilhete. Os bilhetes ser-
viam de um carro pa
ra outro. Os caminho
de ferro pertenciam ao
governo que forneceu passes aos officiaes do Comp
para viajarem em todas as linhas em 1ª classe
7 de Janeiro - Primeira demão de peacock no fu
do. Puzeram-se fora os ferros e amarras para pi
car e pintar os respectivos paioes. Continuavam os
fabricos e reparações no navio e machinas
Como o piloto nos dissesse que podiamos tomar
banho de mar sem perigo eu e alguns guarda
marinhas tomavamos banho n'um baixo de are
no meio do porto. Um dia porem, vimos no
jornal um aviso aos banhistas em que se
dizia que tinham sido vistos dois tubarões
dentro do porto. Fui procurar o piloto que me
disse que ha mais de vinte annos que via
tubarões junto às pontes quando amarrava
os navios mas que como havia muito peixe
os tubarões não faziam mal aos banhistas

Apesar do que me disse o piloto não voltei a tomar banhos no mar.
10 de Janeiro - Domingo. Fomos passear de carruagem à Berea e a Bellair. O fundo do navio ficou pintado com tres demãos de peacock.
11 de Janeiro - Pelas 2 horas começamos a descer do plano inclinado e às 3 amarramos ao caes onde attestamos a aguada.
12 de Janeiro - Ás 6 horas fomos com o auxilio d'um rebocador do Governo collocar-nos debaixo d'um guindaste que tirou a caldeira auxiliar para ir concertar para as officinas Brown, em seguida fomos amarrar por bombordo do rebocador "Forerunner".
15 de Janeiro - Ás 3.30 saimos de Durban, o consul e eu, em caminho de ferro, para a capital Pietermaritzburg afim de ir ali visitar o governador Sir Charles Mitchell.
O caminho de ferro poz uma carruagem salão ás nossas ordens. Jantamos em Botha's Hill ás 5.40 e ás 8.30 chegamos a Maritzburg. Alojamo-nos no Horseshoe Hotel e á noite fomos ao theatro ver "Dorothy".
16 Janeiro - Almocei e sai do hotel ás 9h

TEMPORAL DO SUDOESTE

Fui ver a casa da camara e o mercado. As 2 horas fomos lunchar com o Governador Mitchell que foi muito amavel para comnosco e ás 4.30 passear de carruagem ao parque. No comboyo das 8.50 partimos para Howick onde chegamos ás 10.8 indo para o Castle Hotel. muito bem situado.

17 de Janeiro - Fomos ver a bonita queda d'agua do rio Umgeni e depois passear no campo. As 9.30 saimos do Hotel para o comboyo.

18 de Janeiro - Chegamos a Durban ás 6.30 da manhã. Na estação anterior por falta de logar alguns operarios metteram-se na nossa carruagem que era de 1ª classe, o que deu logar a protesto do nosso consul, que sem eu saber fez uma reclamação por escripto! Uma vergonha considerando que nós andavamos de graça.

Começou a pintar-se o costado do navio de branco. concerto de embarcações, pintura de camarotes etc.

Fui jantar ao Royal Hotel com Leão Cohen. dois

inglezes e Misses Tadfield e Cook. Depois de jantar fomos para um camarote do theatro ver uma pantomima

19 Janeiro - Fomos despedirmos do Cohen que ás 4 horas partiu para Lourenço Marques abordo do vapor "Congella"

20 de Janeiro - Fomos com o Consul ao officio divino em homenagem ao Duke of Clarence fallecido filho do Principe de Galles e depois jantamos no Belgrave Hotel. O consul veio ao Caes buscar-nos n'um landau puxado a quatro cavallos. Extranhei o luxo por isso que a distancia era pequena e o caminho plano. Respondeu-me então: Dizem aqui que Portugal é um paiz fallido e que não tem vintem. Isto é para provar a esta gente que ainda temos dinheiro!

22 de Janeiro - Aproveitando os passes do caminho de ferro fui a Verulam no comboyo das 10h 05m voltando ás 2h 49m

23 de Janeiro - Fui lunchar e jantar com o Consul e á noite ao theatro.

24 de Janeiro - Entrou a canhoneira ingleza Swallow que fui visitar.

25 de Janeiro - Pelas 10 horas veio um rebocador

buscarmos para
nos conduzir ao
caes onde as 11 horas
mettemos a caldeira
auxiliar. e no dia
26 as 6h da manhã
voltamos a reboque para o "Forerunner". Fomos
ao theatro ver a "Madame Angot".
27 de Janeiro - Fomos a Isipingo no comboyo das
6h.25 e voltamos no das 9h. Fomos á "Mascotte"
28 de Janeiro - Jantei com o consul e depois
fomos ao theatro ver "Os sinos de Corneville".
30 Janeiro - Fui ver a regata na baliseira com
umas senhoras a quem depois convidei para chá
abordo. Á noite a um concerto no Town Hall.
31 Janeiro - Fui a um picnic no Bluff. Accendeu se
1 de fevereiro 1892 - não se fez a experiencia da
machina por faltarem uns tubos. jantou o
Consul abordo.
2 de fevereiro - Fez se a experiencia da machina
Saimos do porto ás 3h e voltamos as 4h. Em 7½
pés á popa e 5 a proa andamos com boas con-
dições com 140 libras de pressão, 150 rotações e

25 pollegadas de vacuo 10½ milhas - Com 130 libras e 140 rotacões 9½. A noite fui com Mackinley ao theatro ver "Moths"
3 de fevereiro - Mettemos 45 toneladas de carvão Dundee.
4 de fevereiro - Fui ao Bluff ver o navio encalhado que vinha carregado de petroleo. Passei com o Consul francez de carruagem com o qual jantei e depois fui ao Concerto Catholico.
5 de fevereiro - Jantei com o Comandante Teixeira da "Liberal" que veio a Durban para entrar no plano inclinado, e com um Mr Willy no Club. Depois fomos ao Smoking Concert no Volunteers Hall onde havia distribuição de premios. Tivemos de voltar para bordo as 11 horas debaixo de chuva.
6 de fevereiro - Fui com o Consul e Comandante da "Liberal" ao Banco para sacar dinheiro mas passamos pela vergonha de nos dizerem que só davam dinheiro tendo nós um credito em Londres. Isto devido ao nosso Consul ter sacado dinheiro sem auctorisação e não ter o Governo querido pagar as letras. Fui ao Bluff ver o navio, jantamos com o Consul e à noite

DOBRANDO O CABO DAS AGULHAS
19 fevereiro 1892

fomos ao theatro ver Harbour lights.
7 de fevereiro. Fomos com os officiaes da 'Liberal' ao Bluff. Mandou-se um telegramma a respeito do saque.
10 de fevereiro. Fomos ao theatro ver Jane.
Vieram abordo uma actriz e uns actores que pediram para ver o navio. Quando me perguntaram de que nacionalidade eu era ficaram muito admirados de eu lhe dizer que eramos portuguezes. Como tinham visto no caes os escaleres da 'Liberal' guarnecidos por pretos imaginaram que os portuguezes eram todos pretos. A actriz teimava que eu era certamente "Irish" naturalmente por perceber que a minha pronuncia tinha alguma coisa de exquisito.
11 de fevereiro. Recebemos finalmente dinheiro com que pagamos as contas, as tripulações etc.. Fui ver uma

partida de cricket no parque jantei com o Consul e fui a um concerto no Town Hall.

12 de fevereiro 1892 - As 9.h 30 da manhã partimos de Durban em direcção a Loanda Vento leste fresco panno largo e vaga do vento que é à popa. Pela 1 hora passamos por dentro de Aliwal Shoal e pouco depois encontramos um vapor da Companhia "Union" navegando para o norte. As 5 horas saltou o vento ao sudoeste d'onde começou a soprar rijo levantando mar. Puzemos nos de proa ao mar andando de vagar. Cerca da 1.30 da manhã de 13 o navio começou a atravessar-se ao mar dando enormes balanços: largamos a vela grande para obrigar o navio a aproar à vaga. Ao amanhecer melhorou um pouco o tempo, aproamos a terra e pelas 7 horas reconheci ter o rio St. John pelo travez a 5 milhas e as 11.30 The hole in the world. Com o mar partiu-se durante a noite a escotilha da machina. Limpou o ceu continuando o vento oeste fresco com algum mar. As 4h passamos uma galera de 4 mastros que seguia no bordo da terra. As 6 horas da manhã do dia 14 deitamos para a terra reconhecendo estar um

MONTANHA DA MEZA VISTA DE BORDO
(INNER BASIN) 26 fev. 1892

pouco ao sul de East London. Navegamos ao longo da costa à distancia d'umas 4 milhas. Por dois calculos de angulo horario percebemos estar mais ao nordeste do que julgavamos

14 de fevereiro - Lat= 33°.34' Long= 27°.8' As 2^h30 estavamos em frente de Port Alfred. Vento oeste fresco e vaga andando o navio pouco Continuando ao longo da costa avistamos o farol de Bird Island pelas 9 horas e o farol do Recife às 11^h. Como não tinha officiaes resolvi fundear todas as noites que pudesse e assim dirigi-me para Port Elizabeth do qual os roteiros dizem coisas pouco tranquilisadoras. Ia navegando para o fundeadouro com todo o cuidado mas logo que reconheci pela proa o grande vapor Scot mandei andar a toda a força e fui fundear à terra d'elle, que no dia seguinte vi ser longe de terra.

15 de fevereiro - Estiveram abordo Mr Ford agente da "Castle Mail" a quem estava recommendado pelo

director da Companhia Sir Donald Currie, e o capitão do porto. Ás 4 horas fui para terra n'um rebocador da "Castle" jantei com o agente no Club e dormi
Port Elizabeth é um porto bastante desabrigado mas tem um movimento importante que se faz por uma longa ponte de madeira onde carregam os batelões.
16 de fevereiro Fui para bordo as 10 horas. Mettemos agua. Durante o dia esteve a tripulação empregada em arrumar e limpar o porão onde se entornaram barris de azeite e vinho e em concertar as correntes do leme De tarde fui a terra voltando para bordo as 10h. preparando nos para a partida
17 de fevereiro - Suspendemos e começamos a navegar ás 5h.30m da manhã. Ás 6h no enfiamento de dois beacons determinamos desvios para os quadrantes NW e NE. Ás 7h seguimos viagem, marcando o farol do Recife norte-sul ás 8h. Bom tempo. Ceu nublado, mar chão, vento oeste fraco. Á 1h.30m passamos 2 milhas, norte-sul com o farol de Seal Point
O vento passou a ESE fraco, largamos os latinos
Pelas 10h passou por EB. um paquete em rumo opposto. Fez signaes com luzes e pareceu ter parado. Navegamos para elle, mas como percebi que seguia

PASSEIO A Hout's bay
29 fever° 1892

o seu caminho voltei ao meu rumo no fim de 20.^m^

18 de fevereiro. Bom tempo. Vento oeste regular. Navegando ao longo da terra. Ao meio dia latitude 34°.39', longitude 21°.38'. Depois da 1^h^ o vento começou a refrescar muito levantando mar que fazia dar grandes balanços e impedia de continuar, por isso ás 2^h^ resolvi ir abrigar-me na bahia de S. Sebastião, onde fundiei com 60 braças de amarra em 8 de fundo, como indica o "Africa Pilot" pelas 5^h^.45. Os cirrus o barometro e o horisonte indicavam vento. De facto depois de fundearmos soprou vento oeste muito duro para o qual o fundeadouro é perfeitamente abrigado. Pescamos imenso peixe e dei licença para estar acceso o fogão toda a noite para cosinharem e comerem o peixe. Tenho

assim a certeza que a guarnição estava vigilante
19 de fevereiro - Pelas 5 horas da manhã como estivesse quasi calma resolvi continuar a viagem o que se fez pelas 6.30 logo que houve vapor sufficiente. Ás 7h.50m marquei o Bluff - norte sul e ás 6h.30m avistamos o farol do Cabo das Agulhas a terra mais sul d'Africa. Ao meio dia latitude 34°48', longitude 20°.19' e tempo de boa apparencia. Continuava o vento oeste mas mais fraco do que no dia antecedente. Ás 2h.30m marcamos o farol do Cabo das Agulhas norte sul verdadeiro a uma milha, demasiado perto de terra por isso que de repente levantaram-se grandes vagas que fizeram dar enormes balanços de popa á proa e pôr ás machinas devagar. Içamos o nome do navio. Continuando a navegar para o celebre Cabo da Boa Esperança que iamos dobrar pela primeira vez, de leste para oeste, e certamente n'um dos mais pequenos navios que por ali tem passado, avistamos pela meia noite o respectivo farol
20 de fevereiro:- Navegando avista do farol do Cabo da Boa Esperança até de manhã

BARCO DE PESCA
HOUT'S Bay 29-fev.1892

demandamos a bahia da Meza - Table bay - onde entramos às 10^h-30^m: indo amarrar a uma das pontes dentro da doca. Veio a bordo o consul Carvalho conhecido no Cabo por Mr Carvallo. De Tarde desembarquei e fui passear até à cidade affastada uns dois Kilometros das docas. A cidade do Cabo - Capetown situada na falda da Montanha era n'esta epocha a mais importante da Africa do Sul. O clima semelhante ao de Lisboa tendo a mesma temperatura media 15°.6, mas não ha Tanto frio nem Tanto calor como na nossa Capital. Os arredores são muito bonitos e accidentados, produzindo vinho fructos e flores da Europa. A rua principal da cidade Adderley Street é muito concorrida de tarde quando a população ali vae fazer compras em boas lojas

tomar chá nas varandas dos hoteis e restaurantes ou simplesmente "flaner" e ver quem passa

21 de fevereiro (domingo). Fui visitar o commandante da canhoneira allemã "Habicht" que estava no dique o qual pouco depois me veio agradecer. Ao meio dia fui a casa do Consul com quem jantei A mulher do consul era uma Afrikander e uma filha casou mais tarde com o official de marinha A d'Azeredo e Vasconcellos. Depois de jantar fomos a Sea Point ao Queen's Hotel" que tem uma bonita situação sobre o mar.

22 de fevereiro - Fui cumprimentar o commandante da esquadra allemã que hontem chegou do Brazil. abordo do "Leipzig". Mettemos 38 toneladas de carvão. Fui tirar o retrato e passear com o consul. e visitar o agente da "Castle Mail". Vieram abordo cumprimentar-me um official allemão da parte do almirante, e um inglez da parte do almirante em Simon's Town, sede da estação naval. Vieram abordo officiaes do exercito. Foi para terra a escotilha da machina para ser concertada.

23 de fevereiro - Fui visitar o Governador Sir H. Loch e o General. Veio abordo o commandante do "Leipzig"

"LIMPOPO" FUNDEADA EM ANGRA PEQUENA
8 de março 1892

e fui abordo d'este navio cumprimentar o novo almirante que veio render o que estava comandando

24 de fevereiro – Soprou vento sueste muito forte. Fui ao club e à noite ao theatro.

25 de fevereiro – Veio abordo um official allemão agradecer a minha visita. Fui jantar com Sneyd empregado do Telegrafo submarino e cunhado de meu primo Augusto. Com elle visitei a Estação da Eastern Telegraph C° vi os apparelhos, entre elles o syphon recorder de Sir William Thomson, etc.

26 de fevereiro – Fui lunchar com Mr Wesely ao "Civil Service Club". Depois fui ao Queen's Hotel e voltei a pé.

27 de fevereiro – Sai de bordo as 7.30 e parti para Simon's town no Comboyo das 8.10 para visitar o almirante inglez. Ao chegar à Estação estava o ajudante do almirante à minha espera. Fui vestir-me a casa do Consul e visitei o almirante e a mulher. Sai no comboyo das 11.50 para

ANGRA PEQUENA
1892

Kenilworth onde cheguei às 12.45 Fui para casa do agente da Castle Mr. Mac-La onde lunchei e depois no dogcart a Wynberg visitar o regimento Encontrei lá o Almirante e officiaes allemaes. Voltei a Kenilworth onde joguei lawntennis até á hora de jantar. Depois de jantar voltei para Capetown no comboyo das 9.32 p.m. Estavam em Simon's bay os navios de guerra inglezes "Penelope" e "Racoon".

28 de fevereiro – Fui abordo do "Scot" em que chegou o consul de Pretoria. É o melhor vapor que navega para a Africa. Não gostei da decoração interior Depois de jantar subi com os aspirantes ao Signal Hill 1.185 pés acima do mar onde está o semaforico. Apesar de ser o mais velho fui o primeiro a chegar lá acima. Voltamos pela cidade

29 de fevereiro – Mandei um Telegramma para Lisboa pedindo licença para sacar. Demos com o consul um lindo passeio n'um break puxado a 4 cavallos. Fomos a Houts bay. pela beira mare e voltamos por Constancia e Wynberg

Lunchamos no Royal Hotel em Hout's bay. Nos montes vimos muitas arvores com folhas tendo uma face prateada e que nas lojas se vendem com pinturas de navios, etc como "souvenir". Ha d'estas arvores em Cintra. Depois de jantar abordo fomos passear até ao fim do quebramar que assim como as docas foi quasi todo construido por presos.

1 de março 1917 – Estive abordo do "Conway Castle" e lunchei abordo do "Dunottar Castle" que entrou de manhã. O captain Robinson deu-me uma helice para o meu odometro. Vieram abordo do "Limpopo" os comandantes Robinson e Webster. Jantei no "Civil Service Club" com o Capt. Webster Sir Thomas Uppington e consul Carvalho.

2 de março – Esteve abordo o Consul de Portugal em Pretoria, Rebello e fui ver partir o "Scot". Ao regressar à noite abordo encontrei o aspirante J. Freitas Ribeiro a conversar com o Ministro das Obras Publicas do Transval em latim a unica lingua em que se entendiam!

3 de Março - Fui fazer visitas. Esteve abordo do
"Dunottar Castle" que partiu para leste ás 4 horas.
Jantou abordo o Consul e fui a uma represen-
tação onde tocou a banda da esquadra allemã.
4 de Março - Despedi-me dos allemães. Jantou
abordo o consul e preparamo-nos para partir.
5 de Março - Ás 8h da manhã saímos da
doca. Ao passar perto do navio almirante al-
lemão tocou a banda d'este o hymno portuguez.
Pelas 9h estivemos determinando desvios do
quadrante nordeste ao norte de Robben Is-
land aproveitando para esse fim o alinhamen-
to do farol da mesma ilha com Lion's Head
(24° SW mag.). Ás 9.30 continuamos a navegar
Passamos á 1h Dassen Island e ás 6h mar-
camos o Cabo Columbine leste oeste verdadeiro
á distancia de 5 milhas. Vento fraco da
alheta de bombordo, todo o panno largo
e bom tempo. Navio andando entre 8 e 9
milhas. De noite alguns chuviscos.
6 de Março - Bom tempo, o mesmo vento. Mar
chão e pequena ondulação do sudoeste - Re-
dondo largo. Lat. = 30°48' Long. - 16° 22'

De manhã encoberto. De tarde veio o vento ao sul e limpou o céu. Ás 7 horas obteve se um ponto pela altura meridiana da lua e pela altura de Venus Lat. 29°48' Long. 16°0'.

7 de Março – Bom Tempo. Vento regular d'entre SSE e SSW. Pano largo. Navegando ao longo da costa desde ás 11 horas. Ao meio dia Lat: 27°43 Long: 15°11'. Passamos a ilha Possession ás 5 horas da tarde e entramos em Angra Pequena fundeando em Angra Bay pelas 9 horas da noite em 5½ braças de fundo com 40 de amarra do ferro de bombordo

8 de Março – De manhã vimos que o país estava deshabitado, vendo-se na praia uns barracões que pareciam ter pertencido a navios baleeiros. Pescamos muitas lagostas. O porto é muito bom e tem varios fundeadouros mas a aridez do terreno quasi todo areia e a falta de agua e de chuvas, fizeram com que não houvesse habitantes. Que contraste com a bonita cidadezinha allemã que aqui vim encontrar em 1916 quando por aqui passei no "S. Gabriel". Ás 10h suspendemos e começamos

WALFISCH BAY
10 março 1892

a navegar. Passamos junto à ponta Dias para ver se lá estava o resto do antigo padrão ali collocada por Bartholomeu Dias, mas nada vimos. No seu logar estava uma cruz que parecia de madeira. Experimentamos o navio só à vela: com o vento SW para SSW fresco que estava deu com todo o panno $4\frac{1}{2}$ milhas. Calculamos a longitude pelo pôr do sol ás 6^h e às $6^h 30^m$ por uma altura de ♀ (Venus). Ás 7^h calculamos a latitude por uma altura meridiana de Canopus.

9 de Março - Bom tempo. Vento favoravel do SSW. Deitei de manhã para a terra que só avistei à 1 hora. É muito difficil de ver a terra, quasi sempre enfumaçada e baixa. A primeira coisa que se observa é a rebentação na praia. Pelo methodo de Sumner determinei a posição do navio às 10^h e vi estar muito longe de terra, para onde aproei. Segui ao longo da Terra à distancia de $1\frac{1}{2}$ milha e ás 6 horas contornei Pelican Point a meia milha e fui fundear em Walfisch bay ás $6^h 40^m$ em $3\frac{1}{2}$

braças de fundo com 30 de amarra. Ao meio dia o ponto tinha sido Lat: 23°.40' e Long: 14°.20'

10 de Março - Veio visitar-me o Residente Mr John Cleverley a quem depois do almoço fui agradecer a visita. Walfisch bay ou bahia das baleias è uma dependencia da Colonia do Cabo. Sò tem de bom o porto. O terreno è arido e a agua para os vinte e tantos habitantes vem do Cabo nos vapores e è guardada pelo residente em tanques de ferro ou zinco que tem em frente da casa. Em casa do Residente vi uns vasos com plantas. As plantas a terra e a agua com que se regavam, tudo vinha do Cabo. O governador ou Residente tinha uma meia duzia de filhos pequenos que andavam descalços na areia e com a cabeça ao sol sem lhe fazer mal, pois o clima è muito salubre. Sò podemos comprar em terra um carneiro e algumas latas de doce.

Distancias

"Canhoneira "Quanza"

Viagens de Lisboa a Cascaes 50

Vapor "Rei de Portugal"

Lisboa a Marseille	982
Marseille a Port Said	1510
Port Said a Aden	1395
Aden a Zanzibar	1713
Zanzibar a Moçambique ..	553
Moçambique a L. Marques ..	802
	6.955

Canhoneira "Limpopo"

No serviço de balisagem em Lourenço Marques ..	200
L. Marques a Durban	300
Natal a Port Elisabeth	390
Port Elisabeth a S. Sebastião ...	270
S. Sebastião a Capetown	180
Capetown a Angra Pequena ...	480
Angra Peq.ª a Walfish Bay ..	240
	2.060

COD. 13491

A. DAVID - LISBOA